131 fs

CAJA 1
CARPETA 9

1982 10 E
153

SINTESIS DEL CONFLICTO ARGENTINO - BRITANICO POR LOS ARCHIPIELAGOS DE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR.

INDICE

-----oOo-----

SINTESIS DEL CONFLICTO ARGENTINO-BRITANICO POR LOS ARCHIPIELAGOS DE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR.

1. AMBIENTE GEOGRAFICO

A. ISLAS MALVINAS

1) SITUACIÓN GEOGRÁFICA

LAS ISLAS MALVINAS SE HALLAN DISTRIBUIDAS EN PLENO MAR ARGENTINO COMPRENDIDAS ENTRE LOS PARALELOS 50°59' Y 52°52' DE LATITUD SUR Y LOS MERIDIANOS 57°43' Y 61°27' DE LONGITUD OESTE DE GREENWICH.

2) SUPERFICIE

LA SUPERFICIE TOTAL DEL ARCHIPIÉLAGO ES DE 11.718 KM2. LAS DOS ISLAS MAYORES (SOLEDAD Y GRAN MALVINA) OCUPAN MÁS DEL 70% DE LA SUPERFICIE TOTAL DEL ARCHIPIÉLAGO Y EL RESTO CORRESPONDE A UN CENTENAR DE ISLAS E ISLOTES QUE LAS RODEAN, CONFORMANDO EL CONJUNTO INSULAR OCEÁNICO MÁS IMPORTANTE DEL PAÍS.

3) CARACTERÍSTICAS OROGRÁFICAS

SU RELIEVE PUEDE DESCRIBIRSE COMO DE SUAVES ONDULACIONES DE LAS QUE EMERGEN ALGUNAS SIERRAS DE MODESTAS ALTURAS, UBICADAS EN SU MAYOR PARTE EN LA MITAD MÁS SEPTENTRIONAL DE LAS DOS ISLAS PRINCIPALES, RELIEVE ESTE QUE SE ENCUENTRA SOMETIDO INTENSAMENTE A LA ACCIÓN DE LOS HIELOS Y CUYA ALTURA MÁXIMA NO SOBREPASAN LOS 700M.

DE COSTAS SINUOSAS QUE OFRECEN CÓMODAS BAHÍAS Y ENSENADAS CON NUMEROSOS PUERTOS NATURALES, EXISTIENDO ADEMÁS UNA INFINIDAD DE CANALES Y ESTRECHOS QUE ESTABLECEN LA SEPARACIÓN ENTRE LAS ISLAS QUE LAS INTEGRAN.

Entre las dos islas mayores (SOLEDAD y GRAN MALVINA) se encuentra el estrecho de SAN CARLOS, de aproximadamente 30 Km de ancho y que corre con una orientación NE a SO: éste se caracteriza por sus costas más regulares y abrigadas, que alojan hermosas y suaves playas de arenas blancas y rosadas.

Asimismo, el canal SENO CHOISEUL prácticamente divide a la isla SOLEDAD en dos partes, quedando unidas ambas por un pequeño istmo de 7 Km de largo por 2 Km de ancho, aproximadamente.

Las islas desde el punto de vista geológico representan un desprendimiento del contiente, similar a lo ocurrido con las islas de MADAGASCAR y GROENLANDIA; esta prueba reafirma los derechos que le asisten a la ARGENTINA, porque es una prolongación del bloque continental.

Por ser de interés, ya que después será en ella que se realizan las operaciones terrestres, es conveniente señalar que el terreno de la Isla SOLEDAD es arcilloso, blando y anegadizo (esponjoso) con algunos afloramientos rocosos y de turba.

Esta característica es válida aún para las alturas de escasa magnitud existentes. Por tal motivo la transitabilidad a campo traviesa de vehículos es imposible y de la tropa a pie es de escaso rendimiento (1 a 2 Km/h).

Los caminos prácticamente no existen, entre ellos las sendas más importantes son:

a) <u>DARWIN - FITZ ROY - PUERTO ARGENTINO</u>.

En esta época del año es intransitable entre DARWIN y PONY'S PASS por ser pantanoso y anegadizo. A partir de dicho punto es transitable hasta Puerto ARGENTINO.

b) EA HOUSE (HORSE PADDOCK) - MOODY BROOK - PUERTO ARGENTINO

DESDE EA HOUSE HASTA MURREL BRIDGE, ES UNA SENDA PEDREGOSA QUE PUEDE SER TRANSITADA POR VEHÍCULOS LIVIANOS DE DOBLE TRACCIÓN; DESDE MURREL BRIDGE HASTA MOODY BROOK, DE CARACTERÍSTICAS SIMILARES PERO DE MEJOR TRANSITABILIDAD; DESDE ESTE ÚLTIMO PUNTO HASTA PUERTO ARGENTINO ASFALTADO DE UNA SOLA MANO.

EL SECTOR N DE LA PENÍNSULA FRESINET, CARECE DE CAMINOS, ES TRANSITABLE A PIE CON LAS DIFICULTADES YA SEÑALADAS.

EL RÍO MURREL ES VADEABLE A PIE DESDE LA ZONA DE FURZE BUSH PASS HACIA EL OESTE.

4) CLIMATOLOGÍA

LAS ISLAS SITUADAS A IGUAL LATITUD (52°- S) QUE RIO GALLEGOS, PRESENTAN RASGOS CLIMÁTICOS UNIFORMES DE MAYOR REGULARIDAD QUE LOS REGISTRADOS EN EL CONTINENTE MERCED A LA INFLUENCIA MARÍTIMA.

LA TEMPERATURA MEDIA ANUAL (6°2C) ES SIMILAR A LA DE LA COSTA PATAGÓNICA, PERO SUS INVIERNOS SON MÁS SUAVES (2°5C) Y LOS VERANOS MÁS FRESCOS (9°8C) POR LO QUE EL FRÍO ES SOPORTABLE, CABIENDO RESALTAR QUE LAS MARCAS TERMOMÉTRICAS RARAS VECES DESCIENDEN MÁS ALLÁ DE-11°C.

A EXCEPCIÓN DE LOS MESES DE ENERO Y FEBRERO SON COMUNES LAS HELADAS Y NEVADAS DURANTE TODO EL RESTO DEL AÑO.

La situación geográfica de las islas, con un marcado aislamiento en el Mar Argentino, las coloca en una posición favorable a la acción y penetración de los vientos dominantes del O y SO.

Los vientos son frecuentes y de una velocidad media de entre 25 a 30 Km/h durante todo el año.

Las tempestades también asolan al archipiélago, desatando vendavales de hasta 130 Km/h, que si bien son de escasa duración, juegan un papel de tremenda importancia, ya que los habitantes de las islas exteriores pueden quedar aislados por varios días.

El contraste está dado por los períodos de calma, donde el paisaje cambia totalmente frente al marco de un cielo de hermoso colorido y desprovisto de nubes.

Otra consecuencia de su posición geográfica es el alto valor que alcanza la humedad relativa, la que no baja nunca del 83%, siendo sus valores más elevados durante el invierno.

Las precipitaciones están repartidas regularmente a lo largo de todo el año, aunque se nota un leve aumento al final del verano, no excediendo los 700mm.

La nubosidad es muy elevada, disminuyendo únicamente durante los meses de enero y febrero.

5) Flora

La vegetación es de tipo esteparia, baja y achaparrada, asumiendo las formas de "cojín" y "alfombra" para protegerse de los fuertes vientos.

En las vegas predominan las gramíneas apropiadas para cría de ovejas; más de 200 especies cubren la casi to

TALIDAD DEL SUELO OTORGANDO AL PAISAJE UN ASPECTO MONÓTONO DE COLOR AMARILLO O VERDE GRISÁCEO DE ACUERDO A LA ESTACIÓN DEL AÑO.

EXISTEN ALTAS MATAS ESPESAS DE HASTA MÁS DE 3 M DENOMINADAS "HIERBAS DE COPETE", QUE FUERA LA PLANTA MÁS REPRESENTATIVA DE LAS MALVINAS, ACTUALMENTE RESTRINGIDAS A LAS ISLAS DESHABITADAS Y LUGARES AISLADOS.

6) FAUNA

LOS ESTRAGOS DE LAS CACERÍAS LLEVADAS A CABO DESDE EL SIGLO XVIII Y HASTA PRINCIPIOS DEL ACTUAL, PRÁCTICAMENTE EXTERMINARON LA FAUNA NATIVA, QUEDANDO ALGUNAS AVES MARINAS Y ALGUNAS COLONIAS DE FOCAS PELETERAS, ELEFANTES Y LOBOS MARINOS.

B. ISLAS GEORGIAS DEL SUR

1) SITUACIÓN GEOGRÁFICA

ES UN ARCHIPIÉLAGO FORMADO POR LA GRAN ISLA GEORGIA DEL SUR, TAMBIÉN DENOMINADA SAN PEDRO DESDE 1756 POR UNA EXPEDICIÓN ESPAÑOLA, Y LOS PEQUEÑOS ISLOTES WILLIS, BYRD, ANNENKOV, PICKERSGILL, GREEN, COOPER, ETC.

ESTÁN SITUADAS ENTRE LOS PARALELOS 54° Y 55° SUR Y ENTRE LOS MERIDIANOS 35°45' Y 38°23' OESTE DE GREENWICH.

2) SUPERFICIE

LA SUPERFICIE TOTAL DEL ARCHIPIÉLAGO ES DE 3850 KM2. ESTÁ COMPUESTO POR LA GRAN ISLA DE SAN PEDRO (160 KM DE LARGO POR 30 KM DE ANCHO APROXIMADAMENTE) Y OTRAS MENORES QUE LA CIRCUNDAN.

3) CARACTERÍSTICAS OROGRÁFICAS

SU GEOGRAFÍA PRESENTA COLINAS Y MONTAÑAS ABRUPTAS Y

ELEVADAS (MONTE PAGET, 2804 M, PICO MÁXIMO). LA NIEVE QUE LA CUBRE FORMA NUMEROSOS VENTISQUEROS (EL MÁS EXTREMO ES EL NORDENSKJOLD).

LAS LLANURAS SON ESCASAS Y EN VERANO CRECEN HIERBAS Y MUSGOS.

LAS COSTAS, MUY ARTICULADAS, FORMAN BAHÍAS, CALETAS, FIORDOS Y ENSENADAS, LAS QUE CASI TODO EL AÑO TIENEN SUS AGUAS CONGELADAS. LOS VENTISQUEROS, POR EFECTO DEL CALOR SOLAR, SE RESQUEBRAJAN Y SUS TROZOS CONSTITUYEN INFINIDAD DE TÉMPANOS.

4) CLIMATOLOGÍA

EL CLIMA FRÍO OCEÁNICO Y MUY RIGUROSO PRESENTA ESCASA AMPLITUD TÉRMICA ANUAL Y UN RÉGIMEN REGULAR DE PRECIPITACIONES CONCENTRADAS EN EL PERÍODO DE MAYO A AGOSTO, QUE CONFIGURAN SU RASGO MÁS ESTABLE.

EL ARCHIPIÉLAGO, EXPUESTO A LOS FUERTES VIENTOS DEL OESTE, TIENE UN CLIMA DESFAVORABLE EN LA COSTA SUR Y MÁS BENIGNO EN LA NORTE. LA NUBOSIDAD Y HUMEDAD SON CARACTERÍSTICAS.

A PESAR DE SITUARSE EN LATITUD SEMEJANTE A LA DE USUHAIA, SUS TEMPERATURAS POCAS VECES SUPERAN LOS 0°C.

5) FLORA

LA VEGETACIÓN INTEGRADA POR ESPECIES INFERIORES (ENDÉMICAS Y COMUNES DE AMPLIA ÁREA DE DISPERSIÓN) SE ASOCIA A UNA VARIEDAD DE TIPOS DE SUELO DE ORIGEN GLACIAR Y FORMA UN TAPIZ VEGETAL DISCONTÍNUO DE LÍQUENES, MUSGOS Y ARBUSTOS ACHAPARRADOS.

6) FAUNA

ABUNDAN LEONES, ELEFANTES Y LEOPARDOS MARINOS, PINGÜINOS, PETRELES, PALOMAS DEL CABO Y OTRAS AVES. SE HAN ACLIMATADO RENOS, LOS CUALES EXISTEN EN GRAN CANTIDAD.

c. Islas Sandwich del Sur

1) Situación Geográfica

Se ubican entre los paralelos 56°18´ y 58°28´ Sur y entre los meridianos 26°14´ y 28° 11´ Oeste.

Las principales islas son: Zavodovski (escencialmente volcánica), Leskov, Candlemas, Vindication, Saunders, Montagu, Bristol, Thule (donde existe una base científica de la Marina Argentina), Bellingshausen, etc.

2) Superficie

A manera de media luna, las once pequeñas islas que forman las Sandwich del Sur suman una superficie de 300 km2.

3) Características orográficas

Es un archipiélago de origen volcánico reciente, de estructura geológica excepcionalmente simple.

Entre cada isla se extienden bajos fondos y arrecifes rocosos, que sumados a la fuerte marejada, hacen peligrosa la navegación.

4) Climatología

Las condiciones climáticas rigurosísimas, con excepcionales días despejados, frecuentes nieblas y abundantes nevadas, las costas castigadas constantemente por temporales violentos y las emanaciones sulfurosas de sus volcanes, hacen casi imposible las actividades humanas en este espacio desolador.

5) Flora

Como consecuencia de que los inviernos son aún más rigurosos

QUE EN LAS GEORGIAS DEL SUR, SU FLORA, AUNQUE DE CARACTERÍSTICAS SIMILARES, ES MÁS REDUCIDA Y ENDÉMICA, CON PREDOMINIO DE LOS ARBUSTOS ACHAPARRADOS.

b) FAUNA

SIMILAR A LAS DE GEORGIAS DEL SUR.

2. RECURSOS NATURALES

LOS ARCHIPIÉLAGOS DISPONEN DE RIQUEZAS ACTUALES Y POTENCIALES QUE DAN MAYOR SIGNIFICADO A SU VALOR ESTRATÉGICO.

DE LOS TRES ARCHIPIÉLAGOS, EL DE LAS MALVINAS, ES EL QUE OTORGA MAYORES FACILIDADES DE EXPLOTACIÓN Y EL QUE POR SUS CARACTERÍSTICAS PARTICULARES (GEOGRÁFICAS - ECONÓMICAS) POSEE MAYORES RECURSOS NATURALES.

ASÍ POR EJEMPLO, ALGUNOS ESTUDIOS REALIZADOS PERMITEN SUPONER LA EXISTENCIA DE MINERALES E HIDROCARBUROS, LO QUE CONSTITUYE UNA RIQUEZA ALTAMENTE CODICIADA.

A ESTO SE AÑADE LA PRODUCCIÓN DEL GANADO OVINO QUE ES LA ACTIVIDAD ECONÓMICA MÁS DESTACADA EN LA ACTUALIDAD EN LA ISLA.

POR OTRA PARTE, LAS AGUAS ADYACENTES A LOS ARCHIPIÉLAGOS GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR OFRECEN COMO RIQUEZA POTENCIAL, POR SU ALTO VALOR PROTEICO, INMENSAS CANTIDADES DEL CRUSTÁCEO LLAMADO KRILL, CONSTITUYÉNDOSE EN UNA DE LAS RESERVAS MUNDIALES DE ALIMENTOS.

ASIMISMO TIENEN UN IMPORTANTE VALOR ECONÓMICO EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIALIZACIÓN DE LAS ALGAS MARINAS.

3. POBLACION

A. DE LOS TRES ARCHIPIÉLAGOS, EL DE LAS MALVINAS, ES EL QUE MANTIE

NE UNA POBLACIÓN ESTABLE, QUE ASCIENDE A LA CANTIDAD APROXIMADA DE 1800 HABITANTES. EXISTE UN PREDOMINIO DE LOS VARONES SOBRE LAS MUJERES.

LA POBLACIÓN HA SIDO DECRECIENTE, EN RAZÓN DE LAS HASTA AHORA ESCASAS POSIBILIDADES CULTURALES, EDUCATIVAS Y ECONÓMICAS Y AL CASI NULO CONTACTO CON EL MUNDO EXTERIOR, EN QUE EL REINO UNIDO HA TENIDO A LOS ISLEÑOS.

DESPUÉS DE LA USURPACIÓN BRITÁNICA EN 1833, EL ARCHIPIÉLAGO FUE OCUPADO, EN GENERAL, POR POBLACIÓN DE ORIGEN BRITÁNICO, PONIÉNDOSE TRABAS A LA RESIDENCIA DE ARGENTINOS.

EL 75% DE LOS HABITANTES VIVEN EN PUERTO ARGENTINO (PUERTO STANLEY PARA LOS INGLESES) Y EL RESTO OCUPA EL INTERIOR DE LAS ISLAS, INCLUÍDAS ALGUNAS DE MENOR SUPERFICIE.

B. LA POBLACIÓN DE LAS GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR NO ES ESTABLE.

EN LAS GEORGIAS LA POBLACIÓN DESAPARECIÓ POR LA FALTA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA, QUE AÑOS ATRÁS LA COMPAÑÍA ARGENTINA DE PESCA MANTENÍA, DADO QUE EN PUERTO GRYTVIKEN EXISTÍA LA FACTORÍA DE LA EMPRESA.

EN LAS SANDWICH DEL SUR, DURANTE LA CAMPAÑA 1976/77 LA ARGENTINA INSTALÓ LA ESTACIÓN CIENTÍFICA CORBETA URUGUAY, EN LA MÁS MERIDIONAL DE LAS ISLAS (THULE), EN FORMA PERMANENTE.

4. ANTECEDENTES DE LA SOBERANIA ARGENTINA

LA SOBERANÍA ARGENTINA SOBRE LAS ISLAS MALVINAS SURGE DE LOS LEGÍTIMOS DERECHOS QUE CORRESPONDEN A LA REPÚBLICA EN SU CARÁCTER DE HEREDERA DE ESPAÑA. LA CORONA ESPAÑOLA EJERCÍA DICHA SOBERANÍA APOYADA EN LA BULA PONTIFICIA QUE EN 1493 LE OTORGABA EL DOMINIO SOBRE TODAS LAS TIERRAS AL OESTE DE LAS ISLAS AZORES Y CABO VERDE Y EL POSTERIOR TRATADO DE TORDESILLAS QUE UN AÑO

MÁS TARDE FIRMARA CON PORTUGAL Y QUE LLEVA LA LÍNEA DIVISORIA ENTRE AMBOS A 370 KM AL OESTE DE CABO VERDE.

ASIMISMO, LAS DIFERENCIAS EXISTENTES ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA POR LA POSESIÓN DE LAS TIERRAS DEL NUEVO MUNDO SE ZANJÓ A TRAVÉS DE TRATADOS, ENTRE LOS QUE MERECEN DESTACARSE EL DE MADRID DE 1670 QUE SEÑALABA QUE "GRAN BRETAÑA POSEERÍA EN LAS INDIAS OCCIDENTALES, SÓLO LOS TERRITORIOS Y COLONIAS QUE EN ESE MOMENTO TENÍA SIN QUE PUEDA NI DEBA PRETENDER JAMÁS ALGUNA OTRA COSA ..." EL DE UTRECH DE 1713 RATIFICADO POR NUEVOS TRATADOS EN 1720, 1748, 1763 Y 1790.

NO OBSTANTE ELLO, EN 1765 UNA EXPEDICIÓN BRITÁNICA DESEMBARCÓ EN LA PEQUEÑA ISLA DE SAUNDERS Y SE MANTUVO EN EL ARCHIPIÉLAGO HASTA QUE EN 1770 FUE EXPULSADA DE ÉL POR LOS ESPAÑOLES.

TAMBIÉN HUBO DISPUTAS ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA CUANDO LA EXPEDICIÓN DE BOUGAINVILLE DESEMBARCÓ EN LAS ISLAS EN 1764, PERO ANTE LA RECLAMACIÓN ESPAÑOLA INVOCANDO EL DERECHO QUE LE OTORGABA LA BULA DE ALEJANDRO VI, LOS FRANCESES SE RETIRARON DE LAS MISMAS.

DESDE 1774 LA CORONA REAL ESPAÑOLA TUVO POSESIÓN EXCLUSIVA DE LAS ISLAS Y EL GOBIERNO EFECTIVO DE LAS MISMAS. ES ASÍ QUE AL PRODUCIRSE LA REVOLUCION DE MAYO EN 1810, HACÍA 36 AÑOS QUE INGLATERRA HABÍA ABANDONADO EL ARCHIPIÉLAGO.

A PARTIR DE 1811, LAS AUTORIDADES DE BUENOS AIRES TOMARON POSESIÓN DE LAS ISLAS CON EL ENVÍO DE LA FRAGATA "LA HEROINA", COLONIZARON LAS MISMAS, SE OTORGARON TIERRAS, DERECHOS DE EXPLOTACIÓN SOBRE EL GANADO SALVAJE Y DE PESQUERÍAS.

EN 1825, LA ARGENTINA Y GRAN BRETAÑA FIRMAN UN "TRATADO DE AMISTAD, COMERCIO Y NAVEGACIÓN", EN LA QUE ESTA ÚLTIMA RECONOCE LA SOBERANÍA DE NUESTRO PAÍS SOBRE LAS MALVINAS NO OBSTANTE ELLO, EL 1RO DE ENERO DE 1833 UNA CORBETA DE GUERRA BRITÁNICA SE PRESENTÓ EN PUERTO SOLEDAD Y LUEGO DE TRES DÍAS LOGRÓ LA RENDICIÓN DE LA GUARNICIÓN ARGENTINA EXPULSANDO AL COMANDANTE JOSE MARIA PINEDO, QUE ESTABA A CARGO DE LA ADMINISTRACIÓN INSULAR, CONJUN-

TAMENTE CON LA MAYORÍA DE SUS HABITANTES.

SE CONSUMÓ ASÍ LA USURPACIÓN DE NUESTRA SOBERANÍA SOBRE EL ARCHIPIÉLAGO, SITUACIÓN QUE SE MANTUVO INALTERABLE POR 149 AÑOS.

5. RECLAMOS EFECTUADOS POR LA REPUBLICA ARGENTINA

EL 15 DE ENERO DE 1833, DOCE DÍAS DESPUÉS DE LA OCUPACIÓN DE LAS ISLAS, EL GOBIERNO ARGENTINO, NI BIEN TOMA CONOCIMIENTO DE LA MISMA, RECLAMA POR ESE HECHO ANTE EL ENCARGADO DE NEGOCIOS BRITÁNICO, QUIEN ALEGA NO TENER INSTRUCCIONES SOBRE EL TEMA.

DESDE ENTONCES SE HAN SUCEDIDO LAS RECLAMACIONES ARGENTINAS. NUESTRO PAÍS NUNCA CONSINTIÓ ESA USURPACIÓN DE PARTE DE SU TERRITORIO NACIONAL Y TODOS LOS GOBIERNOS SIN EXCEPCIÓN MANTUVIERON UNA SÓLIDA E ININTERRUMPIDA POSICIÓN DE PROTESTA.

HASTA MEDIADOS DEL PRESENTE SIGLO, INGLATERRA IGNORÓ NUESTRAS RECLAMACIONES NO CONTESTÁNDOLAS O BIEN EMPLEÓ ARGUMENTOS FALSOS PARA JUSTIFICAR SU PREPOTENCIA COLONIALISTA, PUESTA DE MANIFIESTO EN EL ATROPELLO DE 1833.

EN ABRIL DE 1945, AL SUSCRIBIR LA ARGENTINA LA "CARTA DE SAN FRANCISCO", FORMULÓ EXPRESA RESERVA DE LOS DERECHOS DE NUESTRO PAÍS SOBRE LAS MALVINAS. A PARTIR DE ENTONCES SE MANTUVO INALTERABLE LA POLÍTICA DE DEFENSA DE LOS MISMOS EN LAS NACIONES UNIDAS.

AL INICIARSE LA DÉCADA DEL 60, EN EL XV PERÍODO DE SESIONES DE LA ONU SE APRUEBA LA RESOLUCIÓN NRO 1514 QUE PRETENDE SE PONGA FIN A LOS RESTOS DEL COLONIALISMO EN EL MUNDO. ESTE HECHO TRASCENDENTE MARCA EL INICIO DE LA REACTIVACIÓN DEL PROCESO QUE TIENDE A LA REINTEGRACIÓN DE LAS MALVINAS A LA ARGENTINA.

EN 1965 UN COMITÉ ESPECIAL DE LA ONU, ESTUDIÓ EL CASO DE LAS MALVINAS Y DICTAMINÓ QUE LA RESOLUCIÓN 1514 ERA DE APLICACIÓN AL MISMO, O SEA QUE ERA UN CASO DE <u>DESCOLONIZACIÓN</u>.

Sobre esa base la Asamblea General de las Naciones Unidas en su XX período de sesiones aprobó la Resolución 2065 en la que se invita a los gobiernos de ARGENTINA e INGLATERRA a proseguir sin demora las negociaciones a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo en cuenta las disposiciones y objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y la Resolución Nro 1514, así como los intereses de la población de las Islas. A partir de 1966, se iniciaron las negociaciones argentino-británicas.

Desde entonces, las Naciones Unidas permanecieron atentas a esas negociaciones recomendadas y nuestra Cancillería prosiguió manteniendo actualizado, durante todos los gobiernos, el pertinente reclamo ante las Naciones Unidas.

El evidente propósito británico de demorar la negociación de fondo, buscando desjerarquizar el carácter de las conversaciones (llevándolas exclusivamente al plano de las comunicaciones entre el archipiélago y el territorio continental argentino) hizo necesario que en agosto de 1973 nuestro país efectuara una presentación ante la ONU, en la cual se dejó debidamente aclarada la situación de estancamiento de las tratativas con GRAN BRETAÑA en la cuestión de las MALVINAS.

En diciembre de 1973 la ONU adoptó la resolución Nro 3160 en la que destaca y expresa su reconocimiento por la acción desarrollada por el gobierno argentino, a la vez que señala la grave preocupación por el hecho de que a pesar que han transcurrido ocho años de negociaciones no ha habido progreso en las mismas.

En febrero de 1976, la tensión entre ambos países alcanzó su punto máximo, cuando los ingleses enviaron al archipiélago a lá que se denominó misión SHACKLETON con la finalidad del relevamiento de las riquezas del mismo y sus adyacencias. Ante ello la ARGENTINA hizo una enérgica protesta ante INGLATERRA. quien no sólo la desestimó sino que envió un buque de guerra a la zona para proteger los trabajos que en ella realizaban. Nuestro país exigió el retiro del Embajador inglés.

Al respecto resulta necesario recordar que el COMITE JURIDICO INTERAMERICANO señaló: "Constituyen amenazas a la paz y seguridad del continente, así como flagrantes violaciones a las normas internacionales sobre no intervención. La presencia de naves de guerra extranjeras en aguas adyacentes de estados americanos, así como el anuncio intimidatorio por parte de autoridades británicas del envío de otros navíos".

A principio de 1977 con la visita a nuestro país del Ministro RAWLANDS, se reinician las negociaciones, las que no obstante no progresar por la falta de flexibilidad británica que insiste en señalar que el principio que debe respetarse es el de la "autodeterminación de los 2000 malvinenses de origen anglosajón que habitan las islas", lo cual no es más que un pretexto para su presencia colonial en las mismas.

Llegamos así a la actual situación.

6. MUESTRAS DE LA BUENA VOLUNTAD ARGENTINA HACIA LA POBLACION

ARGENTINA ha ejecutado con los habitantes de las islas MALVINAS una política permanente de solidaridad e integración, especialmente a partir de 1966 en que, como ya se señalara a instancias de la ONU comenzaron las conversaciones directas con GRAN BRETAÑA.

Resulta significativo señalar que en 1968, periodistas ingleses que visitaron las islas quedaron asombrados por el aislamiento físico e histórico en el que GRAN BRETAÑA mantenía a la población malvinense, describiendo la situación así:"Ellos viven en un pasado muy remoto y las islas quizás sean el único lugar del mundo donde se mantiene intacta la INGLATERRA EDUARDIANA".

La situación de aislamiento fue revertida progresivamente por ARGENTINA, a partir de agosto de 1971 en que fueron concretados dos acuerdos con GRAN BRETAÑA para la cooperación en los campos

DE LAS COMUNICACIONES, LA SALUD, EDUCACIÓN, COMERCIO Y TÉCNICO.

LAS ACCIONES LLEVADAS A CABO PARA ELEVAR LAS CONDICIONES DE VIDA DE LOS MALVINENSES Y PROCURAR SU INTEGRACIÓN AL CONTINENTE Y AL RESTO DEL MUNDO, FUERON EN SÍNTESIS LAS SIGUIENTES:

A. LA ATENCIÓN GRATUITA DE LOS ENFERMOS EN HOSPITALES ARGENTINOS PREVIA EVACUACIÓN POR MODO AÉREO.

B. LA DESIGNACIÓN DE PERSONAL DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA PARA PRESTAR SERVICIOS EN PUERTO ARGENTINO, DONDE SE ESTABLECIERON FACILIDADES DE COMUNICACIONES PERMANENTES CON EL CONTINENTE.

C. CONSTRUCCIÓN DE UNA PISTA DE ALUMINIO (800 M) POR PARTE DE LA FUERZA AÉREA PARA BRINDAR UN SERVICIO REGULAR DE COMUNICACIÓN AÉREA (1972).

D. ESTABLECIMIENTO DE UN SERVICIO REGULAR DE VUELOS DE LADE CON FRECUENCIA SEMANAL (NOV 72).

E. INSTALACIÓN DE UN RADIO FARO, PARA FACILITAR Y DAR MAYOR SEGURIDAD AL CRECIENTE TRÁFICO AÉREO CON EL CONTINENTE (1973).

F. ALARGAMIENTO DE LA PISTA DEL AERÓDROMO PARA MEJORAR EL SERVICIO AÉREO (1976).

G. TRANSPORTE AÉREO DE CORRESPONDENCIA Y DE CARGAS AÉREAS. EL INCREMENTO FUE DE TAL MAGNITUD QUE OBLIGÓ A AUMENTAR LA FRECUENCIA DE LOS VUELOS A DOS SEMANALES Y LA UTILIZACIÓN DE AVIONES DE MAYOR CAPACIDAD.

H. FACILIDADES Y BECAS PARA PROSEGUIR ESTUDIOS SECUNDARIOS Y SUPERIORES A LOS JÓVENES MALVINENSES.

I. LIBERTAD DE TRÁNSITO A LOS MALVINENSES EN TODO EL TERRITORIO DE LA REPÚBLICA, EN IGUALDAD DE CONDICIONES CON LOS CIUDADANOS ARGENTINOS. EN CONTRAPOSICIÓN A ESTA ACTITUD, GRAN BRETAÑA CONSIDERÓ A LOS MALVINENSES COMO CIUDADANOS DE SEGUNDA CATEGORÍA,

según la "Ley de Nacionalidad Inglesa" (JUL 80), negándoles con ello el derecho a residir en INGLATERRA.

J. Suministro de servicios esenciales (gas, petróleo, comunicaciones) y víveres frescos.

Estas acciones fueron acompañadas de otras numerosas propuestas en el orden comercial, bancario, educacional, médico-sanitario y social, que GRAN BRETAÑA rechazó.

7. EL INCIDENTE DE LA ISLA SAN PEDRO (EN LAS GEORGIAS DEL SUR) COMO DETONANTE DEL ACTUAL ENFRENTAMIENTO.

El viaje del buque argentino "BAHIA BUEN SUCESO" a la isla SAN PEDRO, el desembarco de operarios y su posterior retiro fue la la consecuencia de una simple operación comercial, que estaba desde sus comienzos en conocimiento de las autoridades británicas de las islas GEORGIAS, MALVINAS y del Embajador inglés en BUENOS AIRES.

A. Cronología de los hechos:

El 19 Set 79 el industrial argentino CONSTANTINO DAVIDOFF suscribió un contrato con la firma CHRISTIAN SALVESEN LTD (Escocesa) por el cual compra la chatarra de una factoría ballenera ubicada en las GEORGIAS DEL SUR, en desuso desde 1968. Quedó convenido en el contrato que la empresa vendedora tramitaría la autorización correspondiente ante la Cancillería Británica. Estaba presente un escribano inglés para legalizar dicho contrato.

El 27 Ago 80 llegó una nota al despacho del Gobernador de Puerto RIVERO (ex-Puerto STANLEY), mediante la cual la empresa vendedora informaba que la autorización para el retiro de materiales caducaba el 31 Mar 83, de no mediar otra nota que prorrogara dicha autorización.

El 11 Dic 81 DAVIDOFF junto con cinco técnicos realizó en el rompehielos IRIZAR un viaje de relevamiento fotográfico del lugar y evaluó los materiales y condiciones en las que se haría el

TRABAJO. ESTUVO ALLÍ 24 HORAS Y NAVEGÓ SIN SER MOLESTADO POR LOS FUNCIONARIOS BRITÁNICOS.

EL 11 MAR 82 PARTIÓ RUMBO A LA ISLA SAN PEDRO EL BUQUE "BAHIA BUEN SUCESO" CON 41 HOMBRES DE LA EMPRESA GEORGIAS DEL SUR, LLEVANDO 80 TN EN EQUIPOS Y MATERIALES.

EL 19 MAR 82 LA NAVE LLEGÓ A LA ISLA SAN PEDRO, DESEMBARCANDO 39 PERSONAS DE LA EMPRESA CON LA MISIÓN DE QUEDARSE EN LA ISLA Y DESMANTELAR LA FACTORÍA.

EL 21 MAR 82 EL "BAHIA BUEN SUCESO" PARTIÓ DE LA ISLA SAN PEDRO A LAS 14 HORAS (ARG).

B. LOS INCIDENTES - AGRAVAMIENTO DE LA SITUACIÓN

EL 22 MAR 82, LA CANCILLERÍA BRITÁNICA FORMULÓ UN RECLAMO A LAS AUTORIDADES DE NUESTRO PAÍS, ALEGANDO QUE LOS TRABAJADORES QUE SE ENCONTRABAN EN LA ISLA SAN PEDRO HABÍAN IZADO UNA BANDERA ARGENTINA Y DESEMBARCADO EN LA MISMA EN FORMA ILEGAL.

EL MISMO DÍA SE PRODUCEN EN LAS MALVINAS ATENTADOS CONTRA LAS OFICINAS DE LADE EN LAS QUE SE ARRÍA EL PABELLÓN NACIONAL Y SE IZA EL INGLÉS. ARGENTINA EFECTÚA LA RECLAMACIÓN CORRESPONDIENTE.

EL JUEVES 25 DE MARZO, EL GOBERNADOR INGLÉS DE LAS MALVINAS DA UN PLAZO PERENTORIO A LOS OBREROS ARGENTINOS DE LA ISLA SAN PEDRO PARA QUE ABANDONEN LA MISMA, A LA VEZ QUE, PARA FORZAR DICHA SITUACIÓN SE ENVÍA A LA ZONA AL "HMS ENDURANCE" CON 35 INFANTES DE MARINA A BORDO.

AL DÍA SIGUIENTE, LA REPÚBLICA ARGENTINA ENVÍA AL BUQUE "BAHIA PARAISO" PARA PROTEGER A NUESTROS CONNACIONALES.

EL SÁBADO 27 MAR 82, EL GOBIERNO ARGENTINO TOMA CONOCIMIENTO QUE HA ZARPADO DE MONTEVIDEO CON RUMBO A LAS ISLAS MALVINAS EL BUQUE "JOHN BRISCOE", EL QUE LLEVA UN REFUERZO DE INFANTES DE MARINA A LA ZONA DEL CONFLICTO. EL COMITÉ MILITAR RESUELVE QUE LAS CORBETAS "DRUMOND" Y "GRANDVILLE" SE DIRIJAN A LA ZONA AUSTRAL.

Mientras tanto, la Cancillería Argentina estudiaba la respuesta que se daría a una propuesta británica. En ese fin de semana el Embajador Inglés concurrió varias veces al Palacio SAN MARTIN para entrevistarse con el Ministro de Relaciones Exteriores.

El 30 Mar 82 luego de las infructuosas negociaciones de las últimas 72 horas, Lord CARRINGTON, Canciller Inglés, al ser interpelado en el Parlamento, manifestó que el desembarco de los argentinos en la Isla SAN PEDRO había sido ilegal y que si era necesario se emplearía la fuerza para que los mismos abandonaran el lugar.

Simultáneamente, en BUENOS AIRES se supo que buques de guerra ingleses comenzaban a desplazarse hacia el Atlántico Sur.

Estos hechos, más los términos inaceptables de la última nota presentada por el Embajador Inglés en la víspera, llevaron al COMITE MILITAR a adoptar la resolución de retomar las Islas MALVINAS y GEORGIAS DEL SUR para terminar así con una situación ilegal y anómala, que a pesar de 17 años de negociaciones pacientes y flexibles en el marco de la ONU, no tuvieron una sola respuesta favorable del Reino Unido.

8. LA RECUPERACION DEL TERRITORIO USURPADO

En cumplimiento de la resolución adoptada por la Junta Militar, en la noche del 01/02 Abr 82, se realiza una operación conjunta, que en pocas horas permite la ocupación de las Islas MALVINAS. La Guarnición Inglesa se rinde y es repatriada sin sufrir ninguna baja. Los días subsiguientes se consolidan los objetivos y el 03 Abr culmina la operación con la ocupación de la Isla SAN PEDRO, cuyos efectivos también se rinden y reciben idéntico trato que los anteriores.

Es de destacar que a pesar de la gran superioridad argentina, no se produjeron bajas en las filas inglesas, en tanto hubo que lamentar 4 muertos y 2 heridos de nuestras fuerzas. Ello se debió a una orden expresa de la Junta Militar en el sentido de respetar aún con el sacrificio de propias vidas, las del adversario.

9. ACTUACION DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES EN LOS MOMENTOS INICIALES

A. CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS

REUNIDO CON CARÁCTER URGENTE, A PEDIDO DE GRAN BRETAÑA, EL 03 ABR 82 EL CITADO ORGANISMO DE LA ONU, RESOLVIÓ POR DIEZ VOTOS A FAVOR, CUATRO ABSTENCIONES Y UNO EN CONTRA LO SIGUIENTE:

1) EXIGIR UN INMEDIATO CESE DE HOSTILIDADES.

2) EXIGIR UN INMEDIATO RETIRO DE TODAS LAS FUERZAS ARGENTINAS DE LAS ISLAS MALVINAS.

3) LLAMAR A LOS GOBIERNOS DE LA ARGENTINA Y EL REINO UNIDO A BUSCAR UNA SOLUCIÓN DIPLOMÁTICA PARA SUS DIFERENCIAS Y A RESPETAR TOTALMENTE LOS PROPÓSITOS Y PRINCIPIOS DE LA CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS.

VOTARON A FAVOR: GRAN BRETAÑA - EE UU - ZAIRE - FRANCIA - IRLANDA - GUYANA - JAPON - JORDANIA - TOGO Y UGANDA.

SE ABSTUVIERON: URSS - CHINA - POLONIA - ESPAÑA.

VOTÓ EN CONTRA: PANAMA.

ES DE DESTACAR LA DEFENSA ENÉRGICA DE PANAMA DE LA POSICIÓN ARGENTINA.

EL MINISTRO ILLUECA CONSIDERÓ QUE LA ACTITUD ADOPTADA POR NUESTRO PAÍS DEBÍA SER OBJETO DE SOLIDARIDAD POR PARTE DE TODOS LOS PAÍSES LATINOAMERICANOS, DADO QUE OPERÓ EN EL EJERCICIO DE SU SOBERANÍA EN DEFENSA DE SU PROPIO TERRITORIO. RECALCÓ QUE EL QUEBRANTAMIENTO DE LA PAZ NO EXISTE, PERO SÍ VA A EXISTIR DENTRO DE ALGUNOS DÍAS CUANDO EL GOBIERNO BRITÁNICO ENVÍE UNIDADES DE LA FLOTA DE GUERRA A LA REGIÓN.

Anticipó que esta actitud británica provocaría una seria reacción en todos los pueblos latinos, si en pleno siglo XX el REINO UNIDO pretende entrar en el área. Esto último, sostuvo, es un área de seguridad conforme lo establece el TRATATO INTERAMERICANO DE ASISTENCIA RECIPROCA, lo cual debe ser tenido muy en cuenta por EE UU en esta situación.

Por su parte, nuestro Canciller Doctor COSTA MENDEZ, en la defensa de nuestras acciones, recordó nuestros derechos soberanos, las reclamaciones infructuosas durante 149 años de usurpación; la prudencia, paciencia e imaginación con que ha negociado la ARGENTINA esta antigua reivindicación, en tanto que el REINO UNIDO no ha dado un solo indicio de flexibilidad, no ha hecho una sola proposicón justa.

Asimismo, señaló que los preparativos militares y el envío de buques de guerra al área por parte de GRAN BRETAÑA explican y justifican las acciones que ha debido tomar el Gobierno Argentino en defensa de sus derechos.

Por último expresó que estamos dispuestos a negociar diplomáticamente todas las diferencias que nos separan del REINO UNIDO, excepto la soberanía que no es negociable.

B. <u>Consejo Permanente de la OEA</u>

A pedido de nuestro país se reunió dicho organismo americano, que con carácter informativo escuchó la exposición del Dr COSTA MENDEZ sobre los orígenes y evolución del conflicto.

Luego, el Ministro se refirió a la reciente resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, expresando que la misma se limitaba a señalar las acciones llevadas a cabo por ARGENTINA sin ninguna referencia a las del REINO UNIDO, aprobando el proyecto del mismo, parte involucrada, ignorando además las justas motivaciones de la República ARGENTINA y pasando por alto la causa primera del problema, como es el despojo territorial consumado por la potencia colonial ocupante.

Para terminar el Canciller hizo referencia a que nuestro gobierno está estudiando los pasos a dar en el sistema interamericano para solicitar la aplicación del TIAR en caso de que las circunstancias lo requieran.

10. ACTITUD INGLESA

Mientras GRAN BRETAÑA busca respaldo en los foros internacionales trata de desacreditar al Gobierno Argentino y comprometer a sus aliados en sanciones políticas y económicas; prepara una fuerza de combate naval con el objetivo declarado de ocupar nuevamente las Islas MALVINAS.

Los poderosos medios alistados se dirigen a un punto de reunión en el Atlántico Sur, desde el cual estarán en condiciones de avanzar a la zona de conflicto y con la excusa de defender el derecho de autodeterminación de los isleños, intenta restaurar el colonialismo en la región.

Este hecho pondrá a prueba el valor de los compromisos de defensa mutua y solidaridad que unen a los pueblos hermanos de Latinoamérica.

11. RESOLUCION FINAL DE LA JUNTA MILITAR

Ante la resolución del Consejo de Seguridad de la ONU, el Gobierno Argentino precisó que nuestro país respetará los pronunciamientos que expiden los organismos internacionales, pero que se reserva su libertad de acción para satisfacer los intereses de la Nación y el Honor Nacional que no serán negociados.

La ARGENTINA tiene un profundo respeto, a pesar de las diferencias actuales, con las autoridades de GRAN BRETAÑA, pero de ninguna manera claudicará o resignará sus derechos históricos en las islas australes ni ha de retirar sus FF AA del territorio, sobre cuya soberanía para el pueblo y el gobierno argentino no existen dudas.

12. <u>DESARROLLO CRONOLOGICO DEL CONFLICTO BELICO, SINTESIS REFERIDA ESPECIALMENTE A FUERZAS TERRESTRES.</u>

<u>03 ABR 82</u>: Comienza la reunón de los medios militares que conformarían la "TASK FORCE" o Fuerza de Tarea Naval que previa reunión en la Isla de ASCENSION se dirigiría al Atlántico Sur para defender los intereses coloniales británicos.

<u>08 ABR 82</u>: El Ministro de Defensa Inglés señaló que a partir del 120400 Abr 82 su gobierno creaba una "zona de exclusión marítima" de 200 millas con centro en MALVINAS. Se inicia un puente aéreo con gran cantidad de aviones que transportan material y personal a la Isla ASCENSION.

<u>16 ABR 82</u>: El grueso de la Flota de la "TASK FORCE" se encuentra en la Isla ASCENSION; 16 buques de guerra, entre ellos 2 portaaviones y numerosos buques auxiliares.

<u>18 ABR 82</u>: Zarpa la Flota inglesa hacia el Atlántico Sur.

<u>21 ABR 82</u>: El segundo escalón de la "TASK FORCE" que lleva a los elementos de desembarco, aproximadamente 3.000 hombres, llega a la Isla ASCENSION.

<u>25 ABR 82</u>: Un grupo avanzado de la FTN inglesa (1 Destructor - 1 Fragata y buques de apoyo) desembarca en GRITVIKEN y retoman la Isla SAN PEDRO.

<u>27 ABR 82</u>: El grueso de la flota inglesa llega al TO MALVINAS (a 150 millas E de las mismas).

<u>30 ABR 82</u>: GRAN BRETAÑA agrega al bloqueo naval, el aéreo y declara "zona de exclusión total" a la que antes denominaba marítima.

01 MAY 82: El Cte "TASK FORCE" Almirante WOODWARD intima al Grl MENENDEZ, Gobernador Militar MALVINAS que se rinda.

Ante la negativa, inicia el ataque naval y aeronaval e intenta helidesembarcar efectivos pero es rechazado con fuertes pérdidas. (8 (ocho) Sea Harrier - 3 (tres) Fragatas - 5 (cinco) Helicópteros Sea King).

02 /20 MAY 82: Durante este período no se desarrollan acciones terrestres. El enemigo realiza ataques aéreos y de hostigamiento y perturbación con artillería naval mientras reune y prepara una Fuerza de Desembarco que le posibilite intentar nuevamente el ataque a las posiciones argentinas con éxito. Propias fuerzas en dicho lapso ocasionan numerosas bajas especialmente de medios aéreos del enemigo con el fuego de ADA de las posiciones y realizan operaciones Aéreas y Aeronavales sobre la flota inglesa que también inflingen severos daños a varios buques de superficie.

15 MAY 82: Una operación comando nocturna, ejecutada por elementos helidesembarcados en la Isla BORBON, con apoyo de fuego de un destructor, atacan la "Base Aeronaval Auxiliar CALDERON" y destruyen en tierra los aviones de la FAA y ARA que allí se encontraban.

NOCHE 20/21 MAY 82: Previo ataque de hostigamiento por el fuego naval y aéreo sobre Pto ARGENTINO - Pto DARWIN - Pto FOX y Pto HOWARD, se produce el desembarco en la zona de Puerto SAN CARLOS - Establecimiento SAN CARLOS y Puerto SUSSEX.

El mismo no pudo ser impedido a pesar de la heroica resistencia de la C/RI 25 y de las grandes bajas ocasionadas al enemigo por los ataques de la FAA.

24

25 MAY 82: El enemigo consolida la cabeza de playa SAN CARLOS (25 km de frente x 15 km de profundidad) a pesar de las bajas que han producido en sus buques de superficie los ataques aéreos y aeronavales.

27 MAY 82: Enemigo apreciado en 1 (un) Batallón de Infantería inicia su desplazamiento desde la cabeza de playa hacia DARWIN, rechazando las patrullas adelantadas del RI 12 que defendía dicho puerto; simultáneamente el mismo era objeto de fuego naval y ataques aéreos.

Llega al TOAS el "QUEEN ELIZABETH" y 5 buques de carga transportando a la Br I 5 con lo que se completan los efectivos de desembarco.

281700 MAY 82: Luego de una ardua y desigual lucha en que el RI 12 (2 Ca(s) I) combatió en dos frentes (N y S), con efectivos superiores 2 BBI (6 Ca(s) I), con abrumadora superioridad de fuego terrestre, aéreo y naval y habiéndose agotado sus municiones la zona DARWIN - GOOSE GREEN cayó en poder del enemigo.

29 MAY/ 09 JUN 82: El enemigo inició su desplazamiento helitransportado hacia el O, transportando el personal, material y abastecimiento para adoptar su dispositivo de ataque a PUERTO ARGENTINO a cubierta de los Cerros VERNET - KENT - CHALLENGER y WALL.

En un intento de acelerar esta operación realizó un desembarco administrativo en la Bahía AGRADABLE de personal y vehículos, sufriendo fuertes bajas por el ataque aéreo propio.

13. BATALLA POR LA POSESION DE PUERTO ARGENTINO

A. DESARROLLO

1) ACCIONES PREVIAS AL ATAQUE DE PUERTO ARGENTINO -GRÁFICO 1- (ENTRE EL 100000/0255 JUN 82)

ENTRE LOS DÍAS MENCIONADOS EL ENEMIGO REUNIÓ LA TOTALIDAD DE SUS ELEMENTOS APRECIADOS EN 2 BR(S) EN UNA ZONA DE REUNIÓN LIMITADA POR MTE KENT, MTE VERNET, MTE TWO SISTER, MTE HARRIET Y MTE CHALLENGER.

LA REUNIÓN DE ESTOS EFECTIVOS Y SU SOSTÉN LOGÍSTICO FUE CONCRETADA HACIENDO USO DE SU GRAN CAPACIDAD PARA EL HELITRANSPORTE DESDE LA CABEZA DE PLAYA DE SAN CARLOS Y DESDE SUS BARCOS UBICADOS AL N DE LA PENÍNSULA DE FRESINET, COMO ASIMISMO A TRAVÉS DEL DESEMBARCO ADMINISTRATIVO DEL DÍA 08 JUN EN LA BAHÍA AGRADABLE, SERIAMENTE AFECTADO POR PROPIAS FUERZAS.

SIMULTÁNEAMENTE CON LA REUNIÓN DE SUS ELEMENTOS INICIÓ UNA SERIE DE ACCIONES OFENSIVAS CONTRA LAS POSICIONES ADELANTADAS Y AVANZADAS DE COMBATE DE LA POSICIÓN ARGENTINA, CARACTERIZADAS POR LA UTILIZACIÓN DE UNA GRAN MOVILIDAD, ACCIONES NOCTURNAS, ARMAS CON SILENCIADORES, SISTEMA DE LOCALIZACIÓN DE BLANCOS, ETC) Y UN VARIADO VOLUMEN DE FUEGO TERRESTRE, AÉREO Y NAVAL. DICHAS ACCIONES TERMINARON POR VENCER LA TENÁZ RESISTENCIA DE PROPIAS TROPAS QUE CUMPLÍAN CON SU MISIÓN PARTICULAR, LA DE OBLIGAR AL ENEMIGO A UN PREMATURO DESPLIEGUE Y SU DESGASTE.

CABE AGREGAR QUE LAS ACCIONES MENCIONADAS PRECEDENTEMENTE REALIZADAS POR EL ENEMIGO PARA CORTAR EL REPLIEGUE DE LAS FUERZAS ARGENTINAS NO RESULTARON TOTALMENTE EFECTIVAS, YA QUE LAS MISMAS REPLICARON CON TODA FIRMEZA, OCASIONÁNDOLE NUMEROSAS BAJAS Y LA DESTRUCCIÓN DE IMPORTANTE MATERIAL (HELICÓPTEROS, AVIONES Y EL DESTRUCTOR GLAMORGAN).

2) <u>Ataque a la posición de defensa de Pto ARGENTINO</u> -Grafico 2-
(Entre el 120255 al 141500 Jun 82)

Replegadas las propias fuerzas que combatieron delante de la posición de Pto ARGENTINO al interior de ésta y ajustado su dispositivo, esperaron el ataque británico sin dejar de accionar, limitadamente, en forma ofensiva a través de infiltraciones nocturnas de comandos que ejecutaron golpes de mano exitosos en la retaguardia enemiga y a través de los fuegos de la artillería y de la FAA sobre las formaciones británicas.

El enemigo inició su ataque al CPC el 120255 Jun 82 con tres batallones en primera línea, quienes eran relevados periódicamente por otros similares, usando sus medios aéreos (helicópteros) a fin de mantener el ímpetu del ataque. Esta acción fue acompañada por un intenso fuego de A y desde helicópteros artillados con visores nocturnos que le permitían una singular eficacia, como así también el uso de modernos medios de localización de blancos, especialmente dirigidos contra las armas de apoyo (morteros, ametralladoras y A propia), que luego de 2/3 disparos debían cambiar de posición para no ser destruídos inmediatamente.

Una vez más el enemigo aprovechando su alta capacidad técnica para el combate nocturno, inició su ataque a la madrugada del día 12 Jun 82. Nuestras tropas con manifiesta carencia de elementos de la naturaleza apuntada, debieron replegarse en la próxima línea de alturas, previamente preparadas, de WIRELESS RIDGE - Mte TUMBLEDOW y Mte WILLIAM, desde donde detuvieron el ataque británico con las primeras luces del día 12 Jun.

Las acciones entre el día mencionado y el 132230 Jun 82, fueron de reorganización por parte de ambas fuerzas, sin dejar de producirse manifestaciones ofensivas: duelos de A, incursiones nocturnas, golpes de mano y fuegos de hostigamiento nocturnos terrestres, aéreos y navales.

Cabe mencionar que en la noche del 12/13 fue advertida una columna de vehículos constituída por jeeps y blindados SCORPION que se desplazaban en dirección E por el único camino al NO de la posición argentina. Dicha columna fue bombardeada exitosamente por la A de largo alcance y aviones Camberra de las fuerzas argentinas.

El 132230 Jun, las tropas británicas reanudaron el ataque operando masivamente y concentrando su esfuerzo desde tres direcciones con intención de conquistar las alturas de TUMBLEDOW y WILLIAM; nuevamente su gran capacidad para localizar blancos y destruírlos seguidamente, ocasionó la pérdida de la masa de los elementos de fuego pesados (A y morteros). A pesar de ello la Artillería y los morteros dispararon hasta ser destruídos o agotar su munición.

Con las primeras luces el enemigo había tomado las alturas citadas anteriormente y el ritmo de avance disminuía en virtud de que normalmente la ventaja del enemigo durante sus operaciones nocturnas perdía efecto en el día, equilibrando las posibilidades de ambas fuerzas.

Pero en razón de la sensible disminución del apoyo de fuego propio por neutralización de su material , el ataque continuó hasta alcanzar una línea a 4 Km de Pto ARGENTINO, donde fue detenido por los defensores que habían conseguido recomponer su dispositivo y combatían organizadamente con -4 Ca (s) sin apoyo de fuego.

Eran las 1500 hs cuando el fuego del lado enemigo cesó completamente seguido por igual actitud del lado propio, siendo aprovechado este alto del fuego no concertado para que el Cte británico iniciara conversaciones con el Gobernador de las Islas MALVINAS.

B. <u>Consideraciones particulares</u>

1) La capacidad técnica y medios disponibles por el enemigo ha

CONSTITUÍDO UN FACTOR PREPONDERANTE QUE HA PESADO SIGNIFICATIVAMENTE EN EL RESULTADO FINAL DE LAS OPERACIONES TERRESTRES. EN TAL SENTIDO MERECE DESTACARSE ENTRE OTROS ASPECTOS LOS SIGUIENTES:

A) ARMAMENTO INDIVIDUAL MÁS MODERNO Y DOTADO DE EFECTOS ÓPTICOS Y VISIÓN NOCTURNA QUE LE CONFIEREN UNA GRAN PRECISIÓN EN LA EJECUCIÓN DEL FUEGO DIURNO Y NOCTURNO.

B) EQUIPO INDIVIDUAL DOTADO DE CHALECOS ANTIBALA Y CONTENEDORES QUE OTORGAN LIBERTAD DE MOVIMIENTOS.

C) APOYO INDIVIDUAL ADICIONAL DE FUEGO EN BASE A MORTEROS DEL TIPO DESCARTABLE (1 C/3 HOMBRES).

D) MOVILIDAD VERTICAL SOBRE LA BASE DE HELICÓPTEROS.

E) APOYO DE FUEGO DE ARTILLERÍA DE ALCANCE HASTA 17 KM CON RADAR DE CONTRABATERÍA Y DIRECTOR DE TIRO ELECTRÓNICO.

F) EQUIPO TRANSCEPTOR DE RADIO CON LARINGÓFONO Y AURICULAR, PARA COMUNICACIÓN ENTRE EL JEFE DE GRUPO Y SUS INTEGRANTES.

G) EQUIPOS DE RADAR ANTI-MORTERO DE GRAN EFECTIVIDAD PARA LOCALIZACIÓN DE PIEZAS.

2) EN CUANTO A TÁCTICAS Y PROCEDIMIENTOS DE EMPLEO SE DESTACAN:

A) AVANCE NOCTURNO HASTA TOMAR CONTACTO, MEDIANTE UN GRAN APOYO DE FUEGO E ILUMINACIÓN DEL CPC.

B) EJECUCIÓN DE REPLIEGUES PARCIALES ANTE EFICIENCIA DE LA DEFENSA, MINANDO TERRENO CEDIDO EN FORMA MECÁNICA QUE PRODUCE UNA GRAN DISPERSIÓN DE PEQUEÑAS MINAS AN-

TIPERSONAL DIFÍCILES DE VER Y DETECTAR; REORGANIZACIÓN, INCREMENTO DE APOYO DE FUEGO Y REINICIACIÓN DEL ATAQUE.

c) DURANTE EL ATAQUE, EL COMBATIENTE SE DESPLAZA ÚNICAMENTE CON EL ARMAMENTO INDIVIDUAL, SU EQUIPO LUEGO LE ES ENTREGADO, CONJUNTAMENTE CON ABASTECIMIENTOS, EN LUGARES PREDETERMINADOS MEDIANTE HELICÓPTEROS.

D) LAS GRANDES FACILIDADES DE COMUNICACIONES LES PERMITEN UNA ADECUADA DIRECCIÓN Y EJECUCIÓN DE FUEGO CONCENTRADO.

3) LA DISPONIBILIDAD DE MEDIOS NAVALES LES HA PERMITIDO CONTAR CON UN VALIOSO APOYO ADICIONAL DE FUEGO, EL QUE HAN EMPLEADO SUSTANCIALMENTE PARA HOSTIGAR Y PERTURBAR.

4) OTRO ASPECTO QUE HA CARACTERIZADO LAS OPERACIONES ESTÁ DADO POR LAS LIMITACIONES EFECTIVAS SUFRIDAS POR LA PROPIA TROPA, COMO CONSECUENCIA DEL BLOQUEO MARÍTIMO Y AÉREO ESTABLECIDO ANTES Y DURANTE EL DESARROLLO DE LAS ACCIONES TERRESTRES.

c. CONCLUSIONES

1) LA BATALLA POR EL DOMINIO DE LAS ISLAS CONSTITUYÓ UNA OPERACIÓN DE ENVERGADURA QUE NO SOLO DURÓ 3 DÍAS COMO PARECE ADVERTIRSE EN UN PRIMER MOMENTO, SINO QUE PUEDE CONSIDERARSE QUE LA DURACIÓN ES MUCHO MAYOR, YA QUE SE INICIA A PARTIR DEL 21 DE MAYO, OPORTUNIDAD EN QUE SE CONCRETA LA INVASIÓN PROPIAMENTE DICHA. ANÁLISIS MÁS DETALLADOS PERMITEN CONCLUIR QUE LA RESISTENCIA ARGENTINA FUE, PESE A LA GRAN DIFERENCIA EN MEDIOS Y MATERIALES, CONSIDERABLE, MÁXIME TENIENDO EN CUENTA LA NATURALEZA DEL ENEMIGO A ENFRENTAR Y SUS APOYOS.

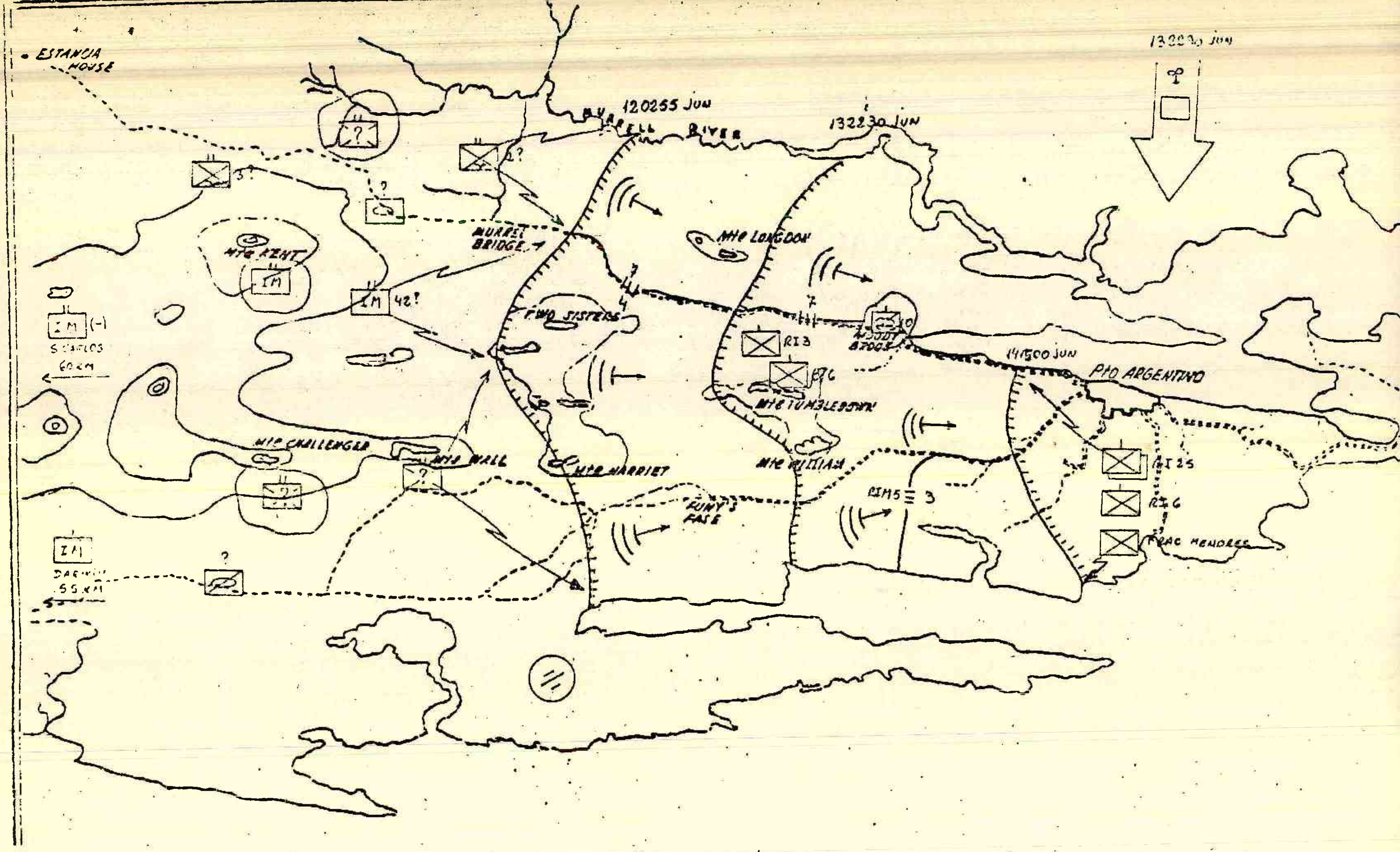
2) LAS FF AA ARGENTINAS PROPORCIONARON EJEMPLOS EN ACCIONES Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS APELANDO INCLUSO A RECURSOS

IMAGINATIVOS E INICIATIVAS QUE SERÁN SIN DUDA TENIDOS SERIAMENTE EN CUENTA AÚN POR ORGANIZACIONES DE PRIMERA LÍNEA. TODO ELLO, MERCED AL GRAN ESPÍRITU DE PATRIOTISMO Y ENTREGA A UNA CAUSA QUE DESDE TODO PUNTO DE VISTA ES JUSTA, NOBLE Y TRASCENDENTE.

3) EL RESULTADO DE LA BATALLA CONSTITUYE SÓLO UN REVÉS NO DETERMINANTE, PUESTO QUE LA VOLUNTAD Y EL SENTIMIENTO HACIA LA CONSECUSIÓN DEL OBJETIVO, LA RECUPERACIÓN DE LA SOBERANÍA MALVINENSE Y SU COMPLEJO INSULAR PERMANECE INTACTO E INALTERABLE.

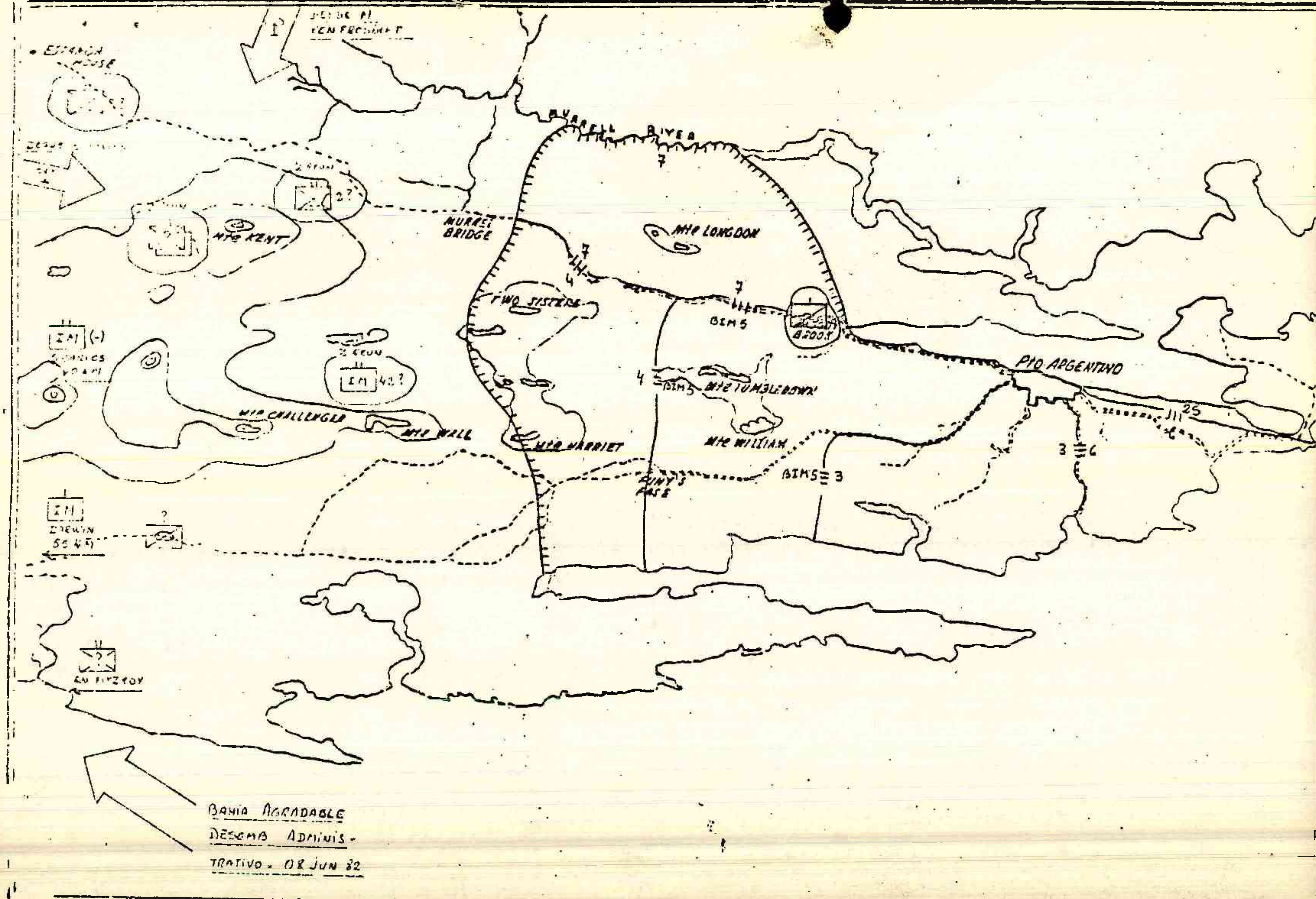
4) POR ÚLTIMO CABE CONSIGNAR QUE EL DESARROLLO DE ESTA OPERACIÓN NOS DEJA, INDEPENDIENTEMENTE DE SU SECUELA ANÍMICA GENERADA POR PÉRDIDAS DE VALIOSAS VIDAS, UNA SERIE DE EXPERIENCIAS QUE CONVENIENTEMENTE APROVECHADAS PERMITIRÁN UN ENRIQUECIMIENTO SUSTANCIAL EN ASPECTOS PROFESIONALES Y GENERALES.

TAQUE A LA POSICION DE DEFENSA DE



ACCIONES PREVIAS AL ATAQUE DE PUERTO ARGENTINO ENTRE EL 100000 / 120255 JUN 82

GRAFICO 1



10 E
153

EL CONFLICTO ARGENTINO - BRITANICO POR LAS ISLAS MALVINAS

1. ANTECEDENTES DE LA SOBERANIA ARGENTINA

LA SOBERANÍA ARGENTINA SOBRE LAS ISLAS MALVINAS SURGE DE LOS LEGÍTIMOS DERECHOS QUE CORRESPONDEN A LA REPÚBLICA EN SU CARÁCTER DE HEREDERA DE ESPAÑA. LA CORONA ESPAÑOLA EJERCÍA DICHA SOBERANÍA APOYADA EN LA BULA PONTIFICIA QUE EN 1493 LE OTORGABA EL DOMINIO SOBRE TODAS LAS TIERRAS AL OESTE DE LAS ISLAS AZORES Y CABO VERDE Y EL POSTERIOR TRATADO DE TORDESILLAS QUE UN AÑO MÁS TARDE FIRMARA CON PORTUGAL Y QUE LLEVA LA LÍNEA DIVISORIA ENTRE AMBOS A 370 KM AL OESTE DE CABO VERDE.

ASIMISMO LAS DIFERENCIAS EXISTENTES ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA POR LA POSESIÓN DE LAS TIERRAS DEL NUEVO MUNDO SE ZANJÓ A TRAVÉS DE TRATADOS, ENTRE LOS QUE MERECEN DESTACARSE EL DE MADRID DE 1670 QUE SEÑALABA QUE "GRAN BRETAÑA POSEERÍA EN LAS INDIAS OCCIDENTALES, SÓLO LOS TERRITORIOS Y COLONIAS QUE EN ESE MOMENTO TENÍA SIN QUE PUEDA NI DEBA PRETENDER JAMÁS ALGUNA OTRA COSA..." EL DE UTRECH DE 1713 RATIFICADO POR NUEVOS TRATADOS EN 1720, 1748, 1763 Y 1790.

NO OBSTANTE ELLO, EN 1765 UNA EXPEDICIÓN BRITÁNICA DESEMBARCÓ EN LA PEQUEÑA ISLA DE SAUNDERS Y SE MANTUVO EN EL ARCHIPIÉLAGO HASTA QUE EN 1770 FUE EXPULSADA DE ÉL POR LOS ESPAÑOLES.

TAMBIÉN HUBO DISPUTAS ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA CUANDO LA EXPEDICIÓN DE BOUGAINVILLE DESEMBARCÓ EN LAS ISLAS EN 1764, PERO ANTE LA RECLAMACIÓN ESPAÑOLA INVOCANDO EL DERECHO QUE LE OTORGABA LA BULA DE ALEJANDRO VI, LOS FRANCESES SE RETIRARON DE LAS MISMAS.

Desde 1774 la Corona Real Española tuvo posesión exclusiva de las islas y el gobierno efectivo de las mismas. Es así que al producirse la REVOLUCION DE MAYO en 1810, hacía 36 años que INGLATERRA había abandonado el Archipiélago.

A partir de 1811, las autoridades de BUENOS AIRES tomaron posesión de las Islas con el envío de la Fragata "LA HEROINA", colonizaron las mismas, se otorgaron tierras, derechos de explotación sobre el ganado salvaje y de pesquerías.

En 1825, la ARGENTINA y GRAN BRETAÑA firman un "Tratado de Amistad, Comercio y Navegación", en la que esta última reconoce la soberanía de nuestro país sobre las MALVINAS, no obstante ello, el 1ero de Enero de 1833 una Corbeta de guerra Británica se presentó en PUERTO SOLEDAD y luego de tres días logró la rendición de la guarnición Argentina expulsando al Comandante JOSE MARIA PINEDO, que estaba a cargo de la administración insular, conjuntamente con la mayoría de sus habitantes.

Se consumó así la usurpación de nuestra soberanía sobre el Archipiélago, situación que se mantuvo inalterable por 149 años.

2. <u>RECLAMOS EFECTUADOS POR LA REPUBLICA ARGENTINA</u>

El 15 de enero de 1833, doce días después de la ocupación de las islas, el Gobierno Argentino, ni bien toma conocimiento de la misma, reclama por ese hecho ante el Encargado de Negocios Británico, quien alega no tener instrucciones sobre el tema.

Desde entonces se han sucedido las reclamaciones argentinas. Nuestro país nunca consintió esa usurpación de parte de su territorio nacional y todos los gobiernos sin excepción mantuvieron una sólida e ininturrumpida posición de protesta.

Hasta mediados del presente siglo, INGLATERRA ignoró nuestras reclamaciones no contestándolas o bien empleó argumentos falsos para justificar su prepotencia colonialista, puesta de manifiesto en el atropello de 1833.

En abril de 1945, al suscribir la ARGENTINA la "CARTA DE SAN FRANCISCO", formuló expresa reserva de los derechos de nuestro país sobre Las Malvinas. A partir de entonces se mantuvo inalterable la política de defensa de los mismos en las Naciones Unidas.

Al iniciarse la década del 60, en el XV período de sesiones de la ONU se aprueba la resolución Nro 1514 que pretende se ponga fin a los restos del colonialismo en el mundo. Este hecho trascendente marca el inicio de la reactivación del proceso que tiende a la reintegración de Las Malvinas a la ARGENTINA.

En 1965 un Comité Especial de la ONU, estudió el caso de Las Malvinas y dictaminó que la resolución 1514 era de aplicación al mismo, o sea que era un caso de descolonización.

Sobre esa base la Asamblea General de las Naciones Unidas en su XX período de sesiones aprobó la Resolución 2065 en la que se invita a los gobiernos de ARGENTINA e INGLATERRA a proseguir sin demora las negociaciones a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo en cuenta las disposiciones

Y OBJETIVOS DE LA CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS Y LA RESOLUCIÓN NRO 1514, ASÍ COMO LOS INTERESES DE LA POBLACIÓN DE LAS ISLAS. A PARTIR DE 1966, SE INICIARON LAS NEGOCIACIONES ARGENTINO-BRITÁNICAS.

DESDE ENTONCES, LAS NACIONES UNIDAS PERMANECIERON ATENTAS A ESAS NEGOCIACIONES RECOMENDADAS Y NUESTRA CANCILLERÍA PROSIGUIÓ MANTENIENDO ACTUALIZADO, DURANTE TODOS LOS GOBIERNOS, EL PERTINENTE RECLAMO ANTE LAS NACIONES UNIDAS.

EL EVIDENTE PROPÓSITO BRITÁNICO DE DEMORAR LA NEGOCIACIÓN DE FONDO, BUSCANDO DESJERARQUIZAR EL CARÁCTER DE LAS CONVERSACIONES (LLEVÁNDOLAS EXCLUSIVAMENTE AL PLANO DE LAS COMUNICACIONES ENTRE EL ARCHIPIÉLAGO Y EL TERRITORIO CONTINENTAL ARGENTINO) HIZO NECESARIO QUE EN AGOSTO DE 1973 NUESTRO PAÍS EFECTUARA UNA PRESENTACIÓN ANTE LA ONU, EN LA CUAL SE DEJÓ DEBIDAMENTE ACLARADA LA SITUACIÓN DE ESTANCAMIENTO DE LAS TRATATIVAS CON GRAN BRETAÑA EN LA CUESTIÓN DE LAS MALVINAS.

EN DICIEMBRE DE 1973 LA ONU ADOPTÓ LA RESOLUCIÓN NRO 3160 EN LA QUE DESTACA Y EXPRESA SU RECONOCIMIENTO POR LA ACCIÓN DESARROLLADA POR EL GOBIERNO ARGENTINO, A LA VEZ QUE SEÑALA LA GRAVE PREOCUPACIÓN POR EL HECHO DE QUE A PESAR QUE HAN TRANSCURRIDO OCHO AÑOS DE NEGOCIACIONES NO HA HABIDO PROGRESO EN LAS MISMAS.

EN FEBRERO DE 1976, LA TENSIÓN ENTRE AMBOS PAÍSES ALCANZÓ SU PUNTO MÁXIMO, CUANDO LOS INGLESES ENVIARON AL ARCHIPIÉLAGO A LA QUE SE DENOMINÓ MISIÓN SHACKLETON CON LA FINALIDAD DEL RELEVAMIENTO DE LAS RIQUEZAS DEL MISMO Y SUS ADYACENCIAS. ANTE ELLO LA ARGENTINA HIZO UNA ENÉRGICA PROTESTA ANTE INGLATERRA,

QUIEN NO SÓLO LA DESESTIMÓ SINO QUE ENVIÓ UN BUQUE DE GUERRA A LA ZONA PARA PROTEGER LOS TRABAJOS QUE EN ELLA REALIZABAN. NUESTRO PAÍS EXIGIÓ EL RETIRO DEL EMBAJADOR INGLÉS.

AL RESPECTO RESULTA NECESARIO RECORDAR QUE EL COMITE JURIDICO INTERAMERICANO SEÑALÓ: "CONSTITUYEN AMENAZAS A LA PAZ Y SEGURIDAD DEL CONTINENTE, ASÍ COMO FLAGRANTES VIOLACIONES A LAS NORMAS INTERNACIONALES SOBRE NO INTERVENCIÓN, LA PRESENCIA DE NAVES DE GUERRA EXTRANJERAS EN AGUAS ADYACENTES DE ESTADOS AMERICANOS, ASÍ COMO EL ANUNCIO INTIMIDATORIO POR PARTE DE AUTORIDADES BRITÁNICAS DEL ENVÍO DE OTROS NAVIOS".

A PRINCIPIO DE 1977 CON LA VISITA A NUESTRO PAÍS DEL MINISTRO RAWLANDS, SE REINICIAN LAS NEGOCIACIONES, LAS QUE NO OBSTANTE NO PROGRESAN POR LA FALTA DE FLEXIBILIDAD BRITÁNICA QUE INSISTE EN SEÑALAR QUE EL PRINCIPIO QUE DEBE RESPETARSE ES EL DE LA "AUTODETERMINACIÓN DE LOS 2000 MALVINENSES DE ORIGEN ANGLOSAJÓN QUE HABITAN LAS ISLAS", LO CUAL NO ES MÁS QUE UN PRETEXTO PARA SU PRESENCIA COLONIAL EN LAS MISMAS.

LLEGAMOS ASÍ A LA ACTUAL SITUACIÓN.

3. MUESTRAS DE LA BUENA VOLUNTAD ARGENTINA HACIA LA POBLACION MALVINENSE

ARGENTINA HA EJECUTADO CON LOS HABITANTES DE LAS ISLAS MALVINAS UNA POLÍTICA PERMANENTE DE SOLIDARIDAD E INTEGRACIÓN, ESPECIALMENTE A PARTIR DE 1966 EN QUE, COMO YA SE SEÑALARA, A INSTANCIAS DE LA ONU COMENZARON LAS CONVERSACIONES DIRECTAS CON GRAN BRETAÑA.

RESULTA SIGNIFICATIVO SEÑALAR QUE EN 1968, PERIODISTAS INGLESES QUE VISITARON LAS ISLAS QUEDARON ASOMBRADOS POR EL AISLAMIENTO FÍSICO E HISTÓRICO EN EL QUE GRAN BRETAÑA MANTENÍA A LA POBLACIÓN MALVINENSE, DESCRIBIENDO LA SITUACIÓN ASÍ: "ELLOS VIVEN EN UN PASADO MUY REMOTO Y LAS ISLAS QUIZÁS SEAN EL ÚNICO LUGAR DEL MUNDO DONDE SE MANTIENE INTACTA LA INGLATERRA EDUARDIANA".

LA SITUACIÓN DE AISLAMIENTO FUE REVERTIDA PROGRESIVAMENTE POR ARGENTINA, A PARTIR DE AGO 71 EN QUE FUERON CONCRETADOS ACUERDOS CON GRAN BRETAÑA PARA LA COOPERACIÓN EN LOS CAMPOS DE LAS COMUNICACIONES, LA SALUD, EDUCACIÓN, COMERCIO Y TÉCNICO.

LAS ACCIONES LLEVADAS A CABO PARA ELEVAR LAS CONDICIONES DE VIDA DE LOS MALVINENSES Y PROCURAR SU INTEGRACIÓN AL CONTINENTE Y AL RESTO DEL MUNDO, FUERON EN SÍNTESIS LASSIGUIENTES:

A. LA ATENCIÓN GRATUITA DE LOS ENFERMOS EN HOSPITALES ARGENTINOS PREVIA EVACUACIÓN POR MODO AÉREO.

B. La designación de personal de la Fuerza Aérea Argentina para prestar servicios en PUERTO RIVERO (ex PUERTO STANLEY), donde se establecieron facilidades de comunicaciones permanentes con el continente.

C. Construcción de una pista de aluminio (800 m) por parte de la Fuerza Aérea para brindar un servicio regular de comunicación aérea (1972).

D. Establecimiento de un servicio regular de vuelos de LADE con frecuencia semanal (NOV 72).

E. Instalación de un radio faro, para facilitar y dar mayor seguridad al creciente tráfico aéreo con el continente (1973).

F. Alargamiento de la pista del aeródromo para mejorar el servicio aéreo (1976).

G. Transporte aéreo de correspondencia y de cargas aéreas. El incremento fue de tal magnitud que obligó a aumentar la frecuencia de los vuelos a dos semanales y la utilización de aviones de mayor capacidad.

H. Facilidades y becas para proseguir estudios secundarios y superiores a los jóvenes malvinenses..

I. Libertad de tránsito a los malvinenses en todo el territorio de la República, en igualdad de condiciones con los ciudadanos argentinos. En contraposición a esta actitud, GRAN BRETAÑA consideró a los malvinenses como ciudadanos de segunda categoría, según la "Ley de Nacionalidad Ingle

SA"(JUL 80), NEGÁNDOLES CON ELLO EL DERECHO A RESIDIR EN INGLATERRA.

J. SUMINISTRO DE SERVICIOS ESENCIALES (GAS, PETRÓLEO, COMUNICACIONES) Y VÍVERES FRESCOS.

ESTAS ACCIONES FUERON ACOMPAÑADAS DE OTRAS NUMEROSAS PROPUESTAS EN EL ORDEN COMERCIAL, BANCARIO, EDUCACIONAL, MÉDICO--SANITARIO Y SOCIAL, QUE GRAN BRETAÑA RECHAZÓ.

4. <u>EL INCIDENTE DE LA ISLA SAN PEDRO (EN LAS GEORGIAS DEL SUR) COMO DETONANTE DEL ACTUAL ENFRENTAMIENTO</u>.

EL VIAJE DEL BUQUE ARGENTINO "BAHIA BUEN SUCESO" A LA ISLA SAN PEDRO, EL DESEMBARCO DE OPERARIOS Y SU POSTERIOR RETIRO FUE LA CONSECUENCIA DE UNA SIMPLE OPERACIÓN COMERCIAL, QUE ESTABA DESDE SUS COMIENZOS EN CONOCIMIENTO DE LAS AUTORIDADES BRITÁNICAS DE LAS ISLAS GEORGIAS, MALVINAS Y DEL EMBAJADOR INGLÉS EN BUENOS AIRES.

A. <u>CRONOLOGÍA DE LOS HECHOS</u>:

EL 19 SET 79 EL INDUSTRIAL ARGENTINO CONSTANTINO DAVIDOFF SUSCRIBIÓ UN CONTRATO CON LA FIRMA CHRISTIAN SALVESEN LTD (ESCOCESA) POR EL CUAL COMPRA LA CHATARRA DE UNA FACTORÍA BALLENERA UBICADA EN LAS GEORGIAS DEL SUR, EN DESUSO DESDE 1968. QUEDÓ CONVENIDO EN EL CONTRATO QUE LA EMPRESA VENDEDORA TRAMITARÍA LA AUTORIZACIÓN CORRESPONDIENTE ANTE LA CANCILLERÍA BRITÁNICA. ESTABA PRESENTE UN ESCRIBANO INGLÉS PARA LEGALIZAR DICHO CONTRATO.

EL 27 AGO 80 LLEGÓ UNA NOTA AL DESPACHO DEL GOBERNADOR

de Puerto RIVERO (ex-Puerto STANLEY), mediante la cual la empresa vendedora informaba que la autorización para el retiro de materiales caducaba el 31 Mar 83, de no mediar otra nota que prorrogara dicha autorización.

El 11 Dic 81 DAVIDOFF junto con cinco técnicos realizó en el rompehielos IRIZAR un viaje de relevamiento fotográfico del lugar y evaluó los materiales y condiciones en las que se haría el trabajo. Estuvo allí 24 horas y navegó sin ser molestado por los funcionarios británicos.

El 11 Mar 82 partió rumbo a la Isla SAN PEDRO el buque "BAHIA BUEN SUCESO" con 41 hombres de la empresa GEORGIAS DEL SUR, llevando 80 tn en equipos y materiales.

El 19 Mar 82 la nave llegó a la Isla SAN PEDRO, desembarcando 39 personas de la empresa con la misión de quedarse en la isla y desmantelar la factoría.

El 21 Mar 82 el "BAHIA BUEN SUCESO" partió de la Isla SAN PEDRO a las 14 horas (arg).

B. <u>Los incidentes - Agravamiento de la situación</u>

El 22 Mar 82, la Cancillería Británica formuló un reclamo a las autoridades de nuestro país, alegando que los trabajadores que se encontraban en la Isla SAN PEDRO habían izado una Bandera Argentina y desembarcado en la misma en forma ilegal.

El mismo día se producen en las MALVINAS atentados contra las oficinas de LADE en las que se arría el Pabellón Na-

cional y se iza el Inglés. ARGENTINA efectúa la reclamacion correspondiente.

El jueves 25 de marzo, el gobernador Inglés de las MALVINAS da un plazo perentorio a los obreros argentinos de la Isla SAN PEDRO para que abandonen la misma, a la vez que, para forzar dicha situación se envía a la zona al "HMS ENDURANCE" con 35 infantes de marina a bordo.

Al día siguiente, la República ARGENTINA envía al buque "BAHIA PARAISO" para proteger a nuestros connacionales.

El sábado 27 Mar 82, el Gobierno Argentino toma conocimiento que ha zarpado de MONTEVIDEO con rumbo a las Islas MALVINAS el buque " JOHN BISCOE", el que lleva un refuerzo de infantes de marina a la zona del conflicto. El Comité Militar resuelve que las corbetas "DRUMOND" y GRANDVILLE" se dirijan a la zona austral.

Mientras tanto, la Cancillería Argentina estudiaba la respuesta que se daría a una propuesta británica. En ese fin de semana el Embajador Inglés concurrió varias veces al Palacio SAN MARTIN para entrevistarse con el Ministro de Relaciones Exteriores.

El 30 Mar 82 luego de las infructuosas negociaciones de las últimas 72 horas, Lord CARRINGTON, Canciller Inglés, al ser interpelado en el Parlamento, manifestó que el desembarco de los argentinos en la Isla SAN PEDRO había sido ilegal y que si era necesario se emplearía la fuerza para que los mismos abandonaran el lugar.

Simultáneamente, en BUENOS AIRES se supo que buques de guerra ingleses comenzaban a desplazarse hacia el Atlántico Sur.

Estos hechos, más lo términos inaceptables de la última nota presentada por el Embajador Inglés en la víspera, llevaron al COMITE MILITAR a adoptar la resolución de retomar las Islas MALVINAS y GEORGIAS DEL SUR para terminar así con una situación ilegal y anómala, que a pesar de 17 años de negociaciones pacientes y flexibles en el marco de la ONU, no tuvieron una sola respuesta favorable del Reino Unido.

5. LA OPERACIONES MILITARES

En cumplimiento de la resolución adoptada por la Junta Militar, en la noche del 01/02 Abr 82, se realiza una operación conjunta, que en pocas horas permite la ocupación de las Islas MALVINAS. La Guarnición Inglesa se rinde y es repatriada sin sufrir ninguna baja. Los días subsiguientes se consolidan los objetivos y el 03 Abr culmina la operación con la ocupación de la Isla SAN PEDRO, cuyos efectivos también se rinden y reciben idéntico trato que los anteriores.

Es de destacar que a pesar de la gran superioridad argentina, no se produjeron bajas en las filas inglesas, en tanto hubo que lamentar 4 muertos y 2 heridos de nuestras fuerzas. Ello se debió a una orden expresa de la Junta Militar en el sentido de respetar aun con el sacrificio de propias vidas, las del adversario.

6. ACTUACION DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES

A. CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS

REUNIDO CON CARÁCTER URGENTE, A PEDIDO DE GRAN BRETAÑA, EL 03 ABR 82 EL CITADO ORGANISMOS DE LA ONU, RESOLVIÓ POR DIEZ VOTOS A FAVOR, CUATRO ABSTENCIONES Y UNO EN CONTRA LO SIGUIENTE:

1) EXIGIR UN INMEDIATO CESE DE HOSTILIDADES.

2) EXIGIR UN INMEDIATO RETIRO DE TODAS LAS FUERZAS ARGENTINAS DE LAS ISLAS MALVINAS.

3) LLAMAR A LOS GOBIERNOS DE LA ARGENTINA Y EL REINO UNIDO A BUSCAR UNA SOLUCIÓN DIPLOMÁTICA PARA SUS DIFERENCIAS Y A RESPETAR TOTALMENTE LOS PROPÓSITOS Y PRINCIPIOS DE LA CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS.

VOTARON A FAVOR: GRAN BRETAÑA - EE UU - ZAIRE - FRANCIA - IRLANDA - GUYANA - JAPON - JORDANIA - TOGO Y UGANDA.

SE ABSTUVIERON: URSS - CHINA - POLONIA - ESPAÑA.

VOTÓ EN CONTRA: PANAMA.

ES DE DESTACAR LA DEFENSA ENÉRGICA DE PANAMA DE LA POSICIÓN ARGENTINA.

EL MINISTRO ILLUECA CONSIDERÓ QUE LA ACTITUD ADOPTADA POR NUESTRO PAÍS DEBÍA SER OBJETO DE SOLIDARIDAD POR PARTE DE TODOS LOS PAÍSES LATINOAMERICANOS, DADO QUE OPERÓ EN EL EJERCICIO DE SU SOBERANÍA EN DEFENSA DE SU PROPIO TERRITORIO. RECALCÓ QUE EL QUEBRANTAMIENTO DE LA PAZ NO EXISTE, PERO SÍ VA A EXISTIR DENTRO DE ALGUNOS DÍAS CUANDO EL GOBIERNO BRITÁNICO ENVÍE UNIDADES DE LA FLOTA DE GUERRA A LA REGIÓN.

ANTICIPÓ QUE ESTA ACTITUD BRITÁNICA PROVOCARÍA UNA SERIA REACCIÓN EN TODOS LOS PUEBLOS LATINOS, SI EN PLENO SIGLO XX EL REINO UNIDO PRETENDE ENTRAR EN EL ÁREA. ESTO ÚLTIMO, SOSTUVO, ES UN ÁREA DE SEGURIDAD CONFORME LO ESTABLECE EL TRATADO INTERAMERICANO DE ASISTENCIA RECIPROCA, LO CUÁL DEBE SER TENIDO MUY EN CUENTA POR EE UU EN ESTA SITUACIÓN.

POR SU PARTE, NUESTRO CANCILLER DOCTOR COSTA MENDEZ, EN LA DEFENSA DE NUESTRAS ACCIONES, RECORDÓ NUESTROS DERECHOS SOBERANOS, LAS RECLAMACIONES INFRUCTUOSAS DURANTE 149 AÑOS DE USURPACIÓN; LA PRUDENCIA, PACIENCIA E IMAGINACIÓN CON QUE HA NEGOCIADO LA ARGENTINA ESTA ANTIGUA REINVIDICACIÓN, EN TANTO QUE EL REINO UNIDO NO HA DADO UN SOLO INDICIO DE FLEXIBILIDAD, NO HA HECHO UNA SOLA PROPOSICIÓN JUSTA.

ASIMISMO, SEÑALÓ QUE LOS PREPARATIVOS MILITARES Y EL ENVÍO DE BUQUES DE GUERRA AL ÁREA POR PARTE DE GRAN BRETAÑA EXPLICAN Y JUSTIFICAN LAS ACCIONES QUE HA DEBIDO TOMAR EL GOBIERNO ARGENTINO EN DEFENSA DE SUS DERECHOS.

POR ÚLTIMO EXPRESÓ QUE ESTAMOS DISPUESTOS A NEGOCIAR DIPLOMÁTICAMENTE TODAS LAS DIFERENCIAS QUE NOS SEPARAN DEL REINO UNIDO, EXCEPTO LA SOBERANÍA QUE NO ES NEGOCIABLE.

B. CONSEJO PERMANENTE DE LA OEA

A PEDIDO DE NUESTRO PAÍS SE REUNIÓ DICHO ORGANISMO AMERICANO, QUE CON CARÁCTER INFORMATIVO ESCUCHÓ LA EXPOSICIÓN DEL DR COSTA MENDEZ SOBRE LOS ORÍGENES Y EVOLUCIÓN DEL CONFLICTO.

LUEGO, EL MINISTRO SE REFIRIÓ A LA RECIENTE RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS, EXPRESANDO QUE LA MISMA SE LIMITABA A SEÑALAR LAS ACCIONES LLEVADAS A CABO POR ARGENTINA SIN NINGUNA REFERENCIA A LAS DEL REINO UNIDO, APROBANDO EL PROYECTO DEL MISMO, PARTE INVOLUCRADA, IGNORANDO ADEMÁS LAS JUSTAS MOTIVACIONES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y PASANDO POR ALTO LA CAUSA PRIMERA DEL PROBLEMA, COMO ES EL DESPOJO TERRITORIAL CONSUMADO POR LA POTENCIA COLONIAL OCUPANTE.

PARA TERMINAR EL CANCILLER HIZO REFERENCIA A QUE NUESTRO GOBIERNO ESTÁ ESTUDIANDO LOS PASOS A DAR EN EL SISTEMA INTERAMERICANO PARA SOLICITAR LA APLICACION DEL TIAR EN CASO DE QUE LAS CIRCUNSTANCIAS LO REQUIERAN.

7. ACTITUD INGLESA

MIENTRAS GRAN BRETAÑA BUSCA RESPALDO EN LOS FOROS INTERNACIONALES TRATA DE DESACREDITAR AL GOBIERNO ARGENTINO Y COMPROMETER A SUS ALIADOS EN SANCIONES POLÍTICAS Y ECONÓMICAS; PREPARA UNA FUERZA DE COMBATE NAVAL CON EL OBJETIVO DECLARADO DE OCUPAR NUEVAMENTE LAS ISLAS MALVIÑAS.

LOS PODEROSOS MEDIOS ALISTADOS SE DIRIGEN A UN PUNTO DE REUNIÓN EN EL ATLÁNTICO SUR, DESDE EL CUAL ESTARÁN EN CONDICIONES DE AVANZAR A LA ZOÑA DE CONFLICTO Y CON LA EXCUSA DE DEFENDER EL DERECHO DE AUTODETERMINACIÓN DE LOS ISLEÑOS, INTENTA RESTAURAR EL COLONIALISMO EN LA REGIÓN.

ESTE HECHO PONDRÁ A PRUEBA EL VALOR DE LOS COMPROMISOS DE DEFENSA MUTUA Y SOLIDARIDAD QUE UNEN A LOS PUEBLOS HERMANOS DE LATINOAMÉRICA.

8. RESOLUCION FINAL DE LA JUNTA MILITAR

ANTE LA RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LA ONU, EL GOBIERNO ARGENTINO PRECISÓ QUE NUESTRO PAÍS RESPETARÁ LOS PRONUNCIAMIENTOS QUE EXPIDEN LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES, PERO QUE SE RESERVA SU LIBERTAD DE ACCIÓN PARA SATISFACER LOS INTERESES DE LA NACIÓN Y EL HONOR NACIONAL QUE NO SERÁN NEGOCIADOS.

LA ARGENTINA TIENE UN PROFUNDO RESPETO, A PESAR DE LAS DIFERENCIAS ACTUALES, CON LAS AUTORIDADES DE GRAN BRETAÑA, PERO DE NINGUNA MANERA CLAUDICARÁ O RESIGNARÁ SUS DERECHOS HISTÓRICOS EN LAS ISLAS AUSTRALES NI HA DE RETIRAR SUS FF AA DEL TERRITORIO, SOBRE CUYA SOBERANÍA PARA EL PUEBLO Y EL GOBIERNO ARGENTINO NO EXISTEN DUDAS.

Alberto Maneiro
MAYOR

CAMPAÑA DE LAS MALVINAS

LAS LECCIONES

Presentado al Parlamento por el Secretario de Estado de Defensa a pedido de Su Majestad.

Diciembre de 1982.

Londres
Oficina de Imprenta de Su Majestad.
£ 3,95 neto
Pedido Nº 8758.

INDICE:

(La numeración de este índice correspondo a las páginas del original).

PARTE 1: LA OPERACION

101. El 2 de abril de 1982, en un acto de agresión no provocada contra territorio soberano británico y personas británicas, fuerzas argentinas invadieron las islas Malvinas. Al día siguiente invadieron las Georgias del Sur. Estas invasiones fueron lanzadas a pesar de los urgentes pedidos realizados al gobierno argentino por el presidente de los Estados Unidos, el presidente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UN) y el Secretario General de la UN para que desistiera de la acción militar. La invasión fue condenada en forma inmediata por el Consejo de Seguridad de la UN en su Resolución 502. Esa Resolución estipula el retiro inmediato de las fuerzas argentinas ocupantes de las islas Malvinas y un arreglo pacífico de la disputa.

102. El Gobierno dejó sentada desde el principio su voluntad de aceptar y respetar la Resolución 502. Comenzamos una actividad diplomática intensa y prolongada en búsqueda de una solución pacífica. Pero no podíamos depender de ella. Por lo tanto, tomamos medidas de carácter militar con el objeto de presionar a la Argentina para que se retirara y hacer posible nuestra reivindicación de las islas por la fuerza si en última instan-

cia ello fuera necesario. Tres días después de la invasión, el HMS Hermes y el HMS Invincible zarparon del Reino Unido a la cabeza de la que pasaría a ser la mayor fuerza de tareas en la historia reciente.

103. Mientras continuaban los esfuerzos diplomáticos se iba estrechando la red alrededor de la guarnición argentina estacionada en las Malvinas. El 12 de abril impusimos una zona de exclusión marítima de 200 millas alrededor de las Malvinas contra los buques de la marina argentina. El 23 de abril advertimos que cualquier acercamiento de fuerzas argentinas que pudiera representar una amenaza a la misión de las fuerzas británicas en el Atlántico Sur sería tratada consiguientemente. El 25 de abril la fuerza de tareas recuperó las Georgias del Sur. La recuperación de estas islas constituyó un golpe psicológico para el gobierno argentino y suministró una clara evidencia de la resolución y voluntad del Reino Unido de recurrir a la acción militar en caso de que fueran cerradas las demás vías de acción. También proporcionó a la fuerza de tareas una base segura en el Atlántico Sur. El 29 de abril advertimos que todas las naves argentinas que siguieran secretamente a la fuerza de tareas serían pasibles de ataque. No obstante, a pesar de esta creciente presión militar, la Argentina

//

no dió signos de ceder en ningún punto que posibilitara las negociaciones.

104. Tomamos otras medidas: el 30 de abril se impuso una zona de exclusión total; el 1° de mayo se bombardeó la pista aérea de Puerto Stanley; y el 7 de mayo previnimos que cualquier buque de guerra o avión militar argentino situado a más de 12 millas de la costa argentina sería considerado hostil. A esta altura de los acontecimientos todavía se mantenía el camino abierto para que el gobierno argentino aceptara el retiro pacífico de sus tropas. Lo rechazaron, y se hizo evidente que las Malvinas debían ser recuperadas por la fuerza.

105. El primer desembarco de importancia en las islas Malvinas fue el efectuado en la bahía de San Carlos durante la noche del 20 al 21 de mayo. En las acciones posteriores se produjeron reveses y bajas inevitables. Sin embargo, algo más de tres semanas después, el general de división Moore, comandante de las fuerzas de tierra, aceptó la rendición del general Menéndez y de sus fuerzas en Puerto Stanley. Desde todo punto de vista fue una campaña brillante, caracterizada por una planificación logística y una improvisación excepcionales, y llevada a cabo con sobresaliente habilidad y entereza.

//

DESPLIEGUE

106. El envío de la fuerza de tareas en un espacio de tiempo tan corto constituyó un verdadero logro. Fue el resultado de una estrecha cooperación entre los servicios, la marina mercante, los Astilleros Reales y los puertos comerciales, los depósitos y las organizaciones de transporte del ministerio de Defensa y de la Industria. La fuerza de tareas debía ser abastecida y aprovisionada para un mínimo de tres meses en el mar. Muchos de los buques mercantes debían sufrir grandes modificaciones para adaptarse a su nuevo rol. Finalmente, se desplegaron más de 110 buques.[1] Entre ellos se incluían 44 buques de guerra; 22 de la Flota Real Auxiliar (RFA) y 45 buques mercantes cuyas tripulaciones civiles estaban formadas enteramente por voluntarios.

107. Las islas Malvinas están situadas a 8.000 millas al sudoeste del Reino Unido y a más de 3.500 millas de la isla Ascensión, pero sólo a 400 millas del territorio continental argentino. La fuerza de tareas debía ser autosuficiente en alimentos, agua, combustible, municiones y demás equipos militares que pudiera

---

1. NOTA: Los detalles de la composición de la fuerza de tareas y sus elementos de apoyo aparecen en el Anexo A.

II

necesitar. Los arreglos para un transporte seguro y de logística eran vitalmente importantes. Los buques de la RFA y de la marina mercante y los aviones de transporte de la RAF constituirían la línea vital de la fuerza de tareas. La marina mercante sola transportó 9.000 efectivos, 100.000 toneladas de flete y 95 aviones al Atlántico Sur. La cadena de suministros llevó 400.000 toneladas de combustible. Los buques de apoyo de la RFA transportaron municiones, carga seca y combustible en aproximadamente 1.200 oportunidades, complementados por unos 300 vuelos de helicópteros. Las fuerzas británicas establecieron una base adelantada de operaciones conjunta en la isla Ascensión. La RAF trasladó más de 5.800 efectivos y 6.600 toneladas de equipos a través de la isla Ascensión en más de 600 vuelos de aviones Hércules y VC10. Los aviones Hércules también llevaron suministros a la fuerza de tareas en unas 40 oportunidades, debiendo reabastecerse en el aire en vuelos de ida y vuelta, que duraban, en muchos casos, más de 25 horas. Este esfuerzo logístico masivo permitió que los buques y aviones de la fuerza de tareas operaran en forma continua sin tener que regresar a bases lejanas para reaprovisionarse.

108. En el curso de siete semanas se reunió una fuerza de tareas de 28.000 hombres y más de 100 buques, que navegó 8.000

//

millas, neutralizó a la marina argentina y rechazó persistentes y valientes ataques de aviones de combate que superaban en número a los suyos en una relación de más de seis a uno. De hecho, ésto no fue tarea fácil, pero la fuerza de tarea desembarcó 10.000 hombres en una costa hostil bajo la amenaza de un intenso ataque aéreo; libró varias difíciles batallas contra un enemigo atrincherado y bien aprovisionado cuyo número era a veces superior al de nuestras fuerzas, y lo obligó a rendirse en un lapso de tres semanas y media.

DE SAN PEDRO A SAN CARLOS

109. La primera acción en el mar tuvo lugar frente a San Pedro (Georgias del Sur), cuando el submarino argentino Santa Fe fue atacado el 25 de abril en superficie, a unas cinco millas del puerto principal en Grytviken. Estaba seriamente averiado y en consecuencia fue varado en la playa. Ese mismo día la isla fue recapturada por los infantes de marina y las fuerzas especiales (que incluyen al Servicio Aéreo Especial (SAS) y al Escuadrón Especial de la Marina (SBS) de la Infantería de Marina (RM)). El 1° de mayo un avión Vulcan seguido de Sea Harrier lanzó su primer ataque sobre las Malvinas, y fueron derribados los primeros aviones argentinos. El grupo de portaaviones hizo una gran demostración de fuerza, simulando un desembarco anfibio frente a Puerto Stanley que movilizó exitosamente a los argentinos revelando algunas de sus posiciones defensivas.

110. El 2 de mayo, el HMS Conqueror detectó al crucero argentino General Belgrano acompañado de dos destructores, navegando cerca de la zona de exclusión total. Se pensaba que otros buques argentinos también estarían probando nuestras defensas al norte de la zona. El Belgrano y sus escoltas armados con misiles Exocet ofrecían una clara amenaza a los buques de la fuerza de tareas. Por lo tanto fue torpedeado y hundido. De

//

allí en adelante, los principales buques de guerra argentinos permanecieron dentro de las 12 millas de la costa argentina y no tomaron más parte en la campaña. Los submarinos argentinos siguieron ofreciendo una seria amenaza, pero ninguno de los buques de la fuerza de tareas fue atacado con éxito.

111. La fuerza de tareas sufrió su mayor pérdida el 4 de mayo. El HMS Sheffield, cumpliendo funciones de vigilancia adelantada por radar, fue alcanzado por un misil Exocet lanzado desde un avión Super Etendard argentino. El misil hizo impacto en los tanques de combustible ubicados en medio del buque, incendiándolo seriamente y llenando la sección central con humo corrosivo. Después de casi cuatro horas, cuando el incendio aumentaba su intensidad, el comandante dió órdenes de abandonar el buque. Veinte miembros de su tripulación murieron.

112. Para mediados de mayo la fuerza de tareas había llevado a cabo dos de sus misiones principales: el transporte seguro de las tropas al Atlántico Sur y el establecimiento de un control sobre las aguas que rodean a las islas. El rol de los portaaviones HMS Hermes y HMS Invincible fue crucial en esta etapa y en las siguientes para el suministro de defensa aérea y como medio de ataque contra buques enemigos y posiciones en tierra,

11

mientras que los helicópteros suministraron una constante protección antisubmarina.

113. Ahora era necesario desembarcar las fuerzas suficientes para reconquistar las islas. San Carlos fue el lugar elegido para el desembarco anfibio porque ofrecía un buen fondeo y podía ser protegido contra ataques submarinos. Además, se sabía que era un área poco defendida por el enemigo y adonde le sería difícil mandar refuerzos rapidamente. Los montes bajos que rodean la ensenada ofrecían una buena protección contra los ataques de los Exocet. Algunos hombres del SAS y del SBS habían estado haciendo tareas de reconocimiento en Soledad y en Gran Malvina desde hacía un tiempo. Aprovechando la inteligencia obtenida, y bajo la cobertura de un bombardeo naval, el SAS llevó a cabo un osado ataque nocturno en la isla Pebble el 15 de mayo. Se destruyeron 11 aviones argentinos en tierra.

114. El 20 de mayo, la principal fuerza anfibia se dirigió hacia la bahía de San Carlos, aprovechando el cielo nublado y la poca visibilidad, y manteniendo un estricto silencio radial. Mientras tanto, las Fuerzas Especiales montaron una serie de incursiones de distracción en varios puntos de Soledad. Actuando bajo la cobertura de fuego naval, hombres de la Brigada Comando

//

RM (3 Cdo Bde), incluyendo el Batallón 2 y 3, y el Regimiento de Paracaidistas (2 PARA y 3 PARA), se embarcaron en sus lanchas de desembarco dirigiéndose a tierra. El desembarco se llevó a cabo en cuatro playas. Los helicópteros operaron en forma continua, trasladando equipos y ayudando a establecer la cabeza de playa. La operación logró una sorpresa táctica total. Cinco mil hombres fueron desembarcados sin contratiempos y la poca oposición que encontraron fue rechazada rápidamente. Las pérdidas británicas en esta fase fueron dos helicópteros y sus tripulaciones.

115. La mañana siguiente ofrecía un cielo despejado, pero la fuerza de desembarque había ganado algunas horas vitales para establecer posiciones defensivas y comenzó a instalar sus unidades Rapier. A mediodía la fuerza aérea argentina lanzó una serie de violentos y prolongados ataques contra la cabeza de playa y los buques que apoyaban su establecimiento.

116. Los Sea Harrier en misión de patrulla aérea de combate proveían la capa externa de defensa. La segunda capa estaba constituída por un par de buques, conocidos como "trampas para misiles" y ubicados frente a la entrada septentrional del Estrecho de San Carlos. Generalmente la formaban un destructor

11

tipo 42 equipado con Sea Dart y una fragata tipo 22 equipada con Sea Wolf. La siguiente capa de la defensa, conocida como "línea de cañones", estaba formada por un grupo de tres o cuatro buques situados dentro de la entrada del estrecho, que utilizaban todos los cañones y sistemas misilísticos disponibles para rechazar a los aviones argentinos entrantes. Finalmente, dentro de la zona de fondeo (apodada "callejón de bombas") se podían encontrar frecuentemente hasta ocho buques de transporte de tropas o pertrechos a la vez; los cañones de pequeño calibre y los misiles Sea Cat de los buques de asalto, HMS Intrepid y HMS Fearless, junto con los misiles Blowpipe, las ametralladoras y sobre todo los sistemas de defensa antiaérea Rapier sobre la costa suministraban la última capa de defensa.

117. Los pilotos argentinos actuaron con valor y persistencia en sus ataques y los buques de la fuerza de tareas sufrieron pérdidas y averías en los primeros días que siguieron al desembarco. En la "línea de cañones" perdimos al HMS Ardent y al HMS Antelope el 21 y el 23 de mayo respectivamente. Pero los argentinos pagaron un precio alto. El 21 de mayo las fuerzas británicas derribaron unos 15 aviones atacantes. Cuando los ataques fueron reanudados el 23 de mayo, fueron destruídos 10 aviones atacantes; el 24 de mayo se derribaron 18 más.

||

118. El 25 de mayo, fiesta nacional argentina, la fuerza aérea argentina lanzó un gran ataque contra la fuerza de tareas. El HMS Coventry se encontraba en la "trampa para misiles" controlando con éxito a los Sea Harrier y derribando él solo a tres aviones. Fue atacado a baja altura por oleadas de aviones Skyhawk que superaron sus defensas. Se hundió rápidamente. Los sobrevivientes fueron rescatados por el HMS Broadsword y por helicópteros; murieron 19 hombres. Los ataques aéreos contra la cabeza de playa se hicieron mucho menos frecuentes y las fuerzas británicas llegaron a salvo a la costa. La batalla de San Carlos se había ganado.

119. Fuera de la cabeza de playa continuaban los ataques aéreos. El 25 de mayo, el buque mercante Atlantic Conveyor, que había transportado Harrier y suministros sumamente necesarios a la fuerza de tareas, incluyendo helicópteros, se encontraba ubicado al noreste de las Malvinas. Dos misiles Exocet, lanzados desde aviones argentinos Super Etendard, hicieron impacto en el Atlantic Conveyor. El buque se incendió (se hundió el 28/May). El fuego se extendió rápidamente y el buque fue abandonado con una pérdida de 12 vidas. El 30 de mayo, un tercer ataque contra la fuerza de tareas por un Exocet lanzado desde el aire fue rechazado con éxito. ¿Cómo?

11

DE SAN CARLOS A FITZROY

120. Con el establecimiento de una firme cabeza de playa, el objetivo siguiente fue el avance sobre Puerto Argentino. Una de las amenazas contra los flancos en cualquier ataque contra Puerto Stanley era la considerable guarnición argentina que se encontraba allí y en los aeródromos de Darwin y Goose Green. Se encomendó al PARA 2 la eliminación de ese peligro en la búsqueda de una pronta victoria. Durante la noche del 26 al 27 de mayo una compañía del PARA 2 se aseguró el puesto de Camilla Creek House. Después de un acercamiento nocturno de 12 millas, se les incorporó el resto del batallón y permanecieron allí durante el resto del día. Tropas de artillería equipadas con tres cañones ligeros de 105 mm fueron llevadas por aire a esa posición para asistirlos en el inminente asalto que comenzó a las 0200 horas del 28 de mayo.

121. El PARA 2 comenzó atacando Darwin, apoyado por fuego naval. Esta posición fue asegurada a media tarde, pero el batallón debió avanzar entonces hacia Goose Green, en donde el enemigo había establecido fuertes posiciones defensivas que debían ser alcanzadas a través de campo abierto en un estrecho istmo. Se enviaron aviones Harrier para atacar las posiciones argentinas. El batallón fue atacado por aviones livianos Pucará desde Goose

//

Green, uno de los cuales fue derribado por un misil Blowpipe. El batallón venció eventualmente la firme resistencia y obligó al enemigo a replegarse hasta sus posiciones. Un oportuno ataque de los Harrier ayudó considerablemente al avance de los paracaidistas, obteniéndose al día siguiente la rendición del comandante argentino. Las bajas británicas ascendían a 17.

122. Además de asegurar al flanco, esta batalla fue importante por dos motivos. En primer lugar, nos dió la oportunidad de evaluar la capacidad combativa del enemigo. Segundo, y más importante, por su sobresaliente actuación contra un enemigo numéricamente superior, el PARA 2 estableció un predominio psicológico sobre las fuerzas argentinas que nunca se perdió.

123. En el curso de una marcha considerable de 50 millas a través de terrenos difíciles y en condiciones inhóspitas, el Cdo. 45 y el PARA 3 aseguraron posiciones en Douglas y en la ensenada Teal el 30 de mayo. Mientras tanto, el SAS había establecido una base de patrullaje adelantada en Monte Kent. El Cdo. 42, aprovechando el heli-transporte disponible, se adelantó para asegurarse posiciones en Monte Kent y en Monte Challenger, accesos occidentales hacia Puerto Stanley. Ese mismo día el general de división Moore asumió el comando de todas las operaciones en tierra.

//

La 5a. Brigada de Infantería desembarcó el 1° de junio.

124. El Comandante de las Fuerzas de Tierra decidió avanzar rápidamente sobre Puerto Stanley y enviar a la 5a. Brigada hacia el sur. Cuando se descubrió que los argentinos habían evacuado su posición en Fitzroy, el PARA 2 se adelantó rápidamente para asegurarse el área, punto importante para el avance hacia Puerto Stanley. El 1er. Batallón 7° Duque de Edinburgo, compuesto por fusileros gurkhas, y el resto del PARA 2 avanzaron por tierra y aire, mientras que el 2° Batallón de Guardias Escoceses, el 1er. Batallón de Guardias Galeses y las unidades de apoyo logístico fueron transportadas hacia Fitzroy por mar. La pérdida de helicópteros Chinook en el Atlantic Conveyor había eliminado la opción de aerotransportar al grueso de la 5a. Brigada. El transporte por mar era por lo tanto el único medio para avanzar rápidamente, manteniendo el ímpetu de la operación y minimizando el riesgo de un contraataque argentino. En las noches del 5 al 6 y del 6 al 7 de junio, los Guardias Escoceses y parte de los Guardias Galeses fueron transportados con éxito en el HMS Intrepid y el HMS Fearless. El despliegue del resto de los Guardias Escoceses fue frustrado por el mal tiempo. Durante la noche del 7 al 8 de junio, el RFA Sir Galahad fue despachado con unidades de apoyo y con el resto de Guardias Escoceses. El 8 de junio el

//

cielo despejó y, antes de que los últimos elementos hubieran sido desembarcados de los buques de desembarco, el RFA Galahad y el RFA Sir Tristram fueron alcanzados por un ataque aéreo en Fitzroy. Ambos buques fueron abandonados. El Sir Galahad, que transportaba un gran número de hombres a bordo, se incendió totalmente. 50 hombres perdieron sus vidas, de los cuales 32 pertenecían al Batallón de Guardias Caleses. El valiente esfuerzo de los pilotos de los helicópteros y de las tripulaciones de los buques de rescate, que llevaron sus barcos una y otra vez, hacia las llamas y al enceguecedor humo proveniente de la nave atacada, evitaron la pérdida de un mayor número de vidas. Si no hubiera sido por el valor de estos hombres de mar y la dedicación de aquellos que asistieron en tierra, las pérdidas hubieran sido mucho mayores. Más tarde ese mismo día, un par de Sea Harrier en tareas de patrullaje destruyó cuatro Mirages en el estrecho de Choiseul.

//

AVANCE SOBRE PUERTO STANLEY

125. A pesar de los reveses sufridos con la pérdida de hombres y equipos, particularmente helicópteros, la primera fase de la batalla principal por Puerto Argentino comenzó en la noche del 11 al 12 de junio cuando la Cdo. Bde. 3 montó un ataque nocturno con tres batallones. Simultáneamente buques de guerra bombardearon blancos situados más al este. Como resultado de un patrullaje intenso y agresivo, las tropas lograron una sorpresa inicial, y después de un duro combate el PARA 3 captúró Monte Longdon, el Cdo. 45 Dos Hermanas y el Cdo. 42 el Monte Harriet. Las bajas británicas sumaron 22 muertos y 44 heridos. Durante todo el día siguiente, estas posiciones cayeron bajo un intenso fuego de artillería enemiga, ocasionándose más bajas. Sin embargo, el bombardeo no fue unilateral: las defensas argentinas fueron intensamente bombardeadas por nuestra propia artillería y durante la noche por bombardeo naval.

126. Durante la noche del 11 al 12 de junio, el HMS Glamorgan se replegaba de un bombardeo realizado contra posiciones en la costa, en las proximidades de Puerto Stanley cuando fue alcanzado por un misil Exocet lanzado desde la costa. Su compañía logró extinguir los serios incendios provocados y el buque pudo mantener su operatividad. Trece hombres murieron. Fue el último ataque

//

directo contra un buque británico en la campaña.

127. La segunda fase tuvo lugar durante la noche del 13 al 14 de junio. En el norte, en otro ataque nocturno espléndidamente ejecutado, el PARA 2 capturó Wireless Ridge. Hacia el sur, los Guardias Escoceses debieron librar una dura batalla para capturar el monte Tumbledown de manos de un batallón de Infantería de Marina que defendió intensamente sus emplazamientos artillados y ofreció una dura resistencia durante horas. Los Guardias Escoceses aseguraron sus objetivos y los gurkhas avanzaron para tomar el monte William al sudeste. En esta fase final perdimos 20 hombres.

128. Un gran número de enemigos abandonó sus posiciones, dejando sus armas y errando desconsoladamente. Las tropas británicas continuaron su camino hasta las afueras de Puerto Stanley en donde se les ordenó que se detuvieran y que sólo dispararan en defensa propia, que evitaran la lucha en la ciudad y no atacaran a la población civil. Poco después flameaban banderas blancas en Puerto Stanley y el general Moore aceptó la rendición argentina.

///

CRONOLOGIA

2 de abril	Argentina invade las islas Malvinas.
3 de abril	Argentina invade la isla San Pedro en Georgias del Sur; la UN pasa la Resolución 502 del Consejo de Seguridad; primer despliegue de aviones de transporte de la RAF a la isla Ascensión.
5 de abril	Los primeros buques de la fuerza de tareas zarpan del Reino Unido.
12 de abril	Entra en efecto la zona de exclusión marítima de 200 millas.
23 de abril	El gobierno advierte a la Argentina que cualquier acercamiento por parte de buques de guerra o aviones militares argentinos que puedan representar una amenaza para la fuerza de tareas serán tratados correspondientemente.
25 de abril	Las fuerzas británicas recapturan la isla San Pedro, en Georgias del Sur; el submarino Santa Fé es atacado e inutilizado.
30 de abril	Entra en efecto la zona de exclusión total.
1 de mayo	Primer ataque contra las Malvinas por aviones Vulcan, Sea Harrier y buques de guerra; es derribado el primer avión argentino. 2 FRAGATAS TOCADAS
2 de mayo	El General Belgrano es hundido por el HMS Conqueror.
4 de mayo	El HMS Sheffield es alcanzado por un misil Exocet; se hunde posteriormente. HERMES TOCADO
7 de mayo	El gobierno advierte a la Argentina que cualquier buque de guerra y avión militar argentino que se encuentre a más de 12 millas de la costa argentina será considerado hostil y tratado correspondientemente.
9 de mayo	Dos Sea Harrier hunden al buque pesquero Narwal, que había estado siguiendo a la fuerza de tareas.

11 de mayo — El HMS Alacrity hunde al buque de abastecimiento Isla de los Estados en el estrecho de San Carlos.

12 " " — BRILLANT Y BROADSWORD tocado

14/15 de mayo — Incursión nocturna de las fuerzas especiales en la isla Pebble; 11 aviones argentinos son destruidos en tierra.

21 de mayo — La Brigada Comando 3 establece una cabeza de playa en San Carlos; pérdida del HMS Ardent; unos 15 aviones argentinos son destruidos.
2 FRAGATAS 3 TRANSPORTES TOCADOS

23 de mayo — El HMS Antelope resulta averiado (se hunde el 24 de mayo); 10 aviones argentinos destruidos.
4 porta contenedores / 2 TUGS tocados
buque [illegible]

24 de mayo — 18 aviones argentinos destruidos; algunos buques resultan dañados.
BRILLANT ARROW 3 porta contenedores tocados

25 de mayo — Pérdida del HMS Coventry. El Atlantic Conveyor es alcanzado por un Exocet (se hunde el 28 de mayo); 8 aviones argentinos destruidos.
ARGONAUT, BRISTOL, FEARLESS, GLASGOW, 4 transportes tocados

28 de mayo — El PARA 2 recupera Darwin y Goose Green.

29 " — PENELOPE TOCADO

30 de mayo — El Cdo. 45 asegura su posición en Douglas; el PARA 3 recaptura la ensenada Teal; el Cdo. 42 avanza sobre Monte Kent y Monte Challenger.
INVINCIBLE, EXETER (21) TOCADO

1 de junio — La 5a. Brigada desembarca en San Carlos.

8 de junio — Los buques de la RFA Sir Galahad y Sir Tristram son atacados en Fitzroy; 10 aviones argentinos son destruidos. PLYMOUTH tocado - 1 carguero

11/12 de junio — Se aseguran posiciones en Monte Harriet, Dos Hermanas y Monte Longdon; el HMS Glamorgan es alcanzado por un Exocet lanzado desde tierra -resulta averiado pero se mantiene operativo.

13/14 de junio — Son tomados el Monte Tumbledown, Wireless Ridge y el Monte William; rendición del general Menéndez.

20 de junio — Se aseguran posiciones en las islas Thule del Sur.

25 de junio — El Sr. Hunt, Comisionado Civil, regresa a Puerto Argentino

11

PARTE 2: LAS LECCIONES

INTRODUCCION

201. La campaña de las Malvinas fue única en muchos aspectos. Por lo tanto, debemos ser prudentes al determinar las lecciones de la campaña que pueden aplicarse a las principales prioridades de defensa del Reino Unido -nuestro rol dentro de la OTAN contra la amenaza de la Unión Soviética y sus aliados. Los ingredientes básicos para el éxito estaban presentes desde un principio: una firme resolución; flexibilidad en las fuerzas, equipos y tácticas; inventiva; y oficiales y tropas bien entrenados.

202. Desde el comienzo, el gobierno se vio reconfortado por la comprensión y el apoyo de los aliados del Reino Unido en la Comunidad Europea, en la OTAN y, en último lugar aunque no en importancia, de nuestros amigos del Commonwealth. Este apoyo internacional, que en muchos casos representó una clara elección de los principios por sobre los intereses materiales por los gobiernos correspondientes, tuvo la importancia de hacer conocer a los dirigentes argentinos el alcance de su aislamiento internacional. En algunos casos se extendió asimismo al prestamiento de ayuda material que benefició directamente a la fuerza de tareas.

11

203. La Campaña constituyó la primera experiencia de combate de la marina británica en la era de los misiles. En San Carlos, las fuerzas británicas llevaron a cabo la primera operación anfibia en gran escala en muchos años. Y en las batallas terrestres por Puerto Stanley debieron librar una batalla de infantería a nivel de brigada bajo condiciones climatológicas extremas. Nuestro análisis de la campaña continúa; se han aprendido algunas nuevas lecciones y se reafirmaron muchas de las viejas. Las secciones siguientes describen las principales lecciones y las medidas que estamos tomando para aplicarlas.

//

MANEJO DE LA CRISIS Y COMANDO Y CONTROL

204. El nivel más alto de conducción de la crisis estuvo a cargo de un pequeño grupo de ministros, encabezado por la Primer Ministro, que se reunía casi a diario. El Procurador General asistía a las reuniones cuando era necesario un asesoramiento legal. Entre los asistentes siempre se encontraba el Jefe del Personal de la Defensa, como principal asesor militar del gobierno. El grupo de ministros aseguraba la perfecta coordinación entre los aspectos diplomático, económico y militar de nuestra política. En el aspecto militar, estableció lineamientos claros para la conducción de las operaciones por parte de los comandantes, sin tratar de dirigir la batalla a 8.000 millas de distancia. Esta corta y clara cadena de comando permitió una rápida reacción a los acontecimientos y a las necesidades de las fuerzas en el Atlántico Sur.

205. El control político efectivo y la conducción de las operaciones al más alto nivel exigía buenas comunicaciones entre el Reino Unido y la fuerza de tareas. Se demostró la importancia vital de las comunicaciones por satélite para las operaciones conducidas a gran distancia. Hubo momentos durante la campaña de las Malvinas cuando el flujo de tráfico de señales para la fuerza de tareas parecía exceder la capacidad de los sistemas disponibles. Este hecho nunca retrasó la transmisión de importantes mensajes

//

73

operacionales, pero afectó a otro tipo de tráfico. Actualmente se piensa adquirir un nuevo satélite militar británico que contará con terminales en los principales buques de superficie, lo que significará un considerable adelanto. Cuando la fuerza de tareas zarpó rumbo al sur se hizo cada vez más importante el envío de informes frecuentes y detallados sobre la situación en el área de operaciones, para información general de los encargados de tomar decisiones en Whitehall y como base esencial para efectuar anuncios con prontitud y precisión al Parlamento y a los medios de comunicación sobre los acontecimientos en el Atlántico Sur. Los apremiados comandantes no siempre estaban en condiciones de suministrar estos informes, y estamos considerando la manera en que podrían hacerlo en el futuro. Por supuesto, no es nuestra intención imponer una dirección detallada de las acciones en el campo de batalla, que deberá permanecer bajo la responsabilidad del comandante a cargo.

206. Hemos estudiado cuidadosamente el desenvolvimiento de la crisis, prestando especial atención a la eficacia de la coordinación inter-departamental y a la relación entre el Ministerio de Defensa y el Comando de Operaciones que, en este caso, recaía en el Comandante en Jefe de la Flota. En todos los aspectos importantes, durante la crisis las maquinarias gubernamental y militar funcionaron a la perfección.

EFECTIVOS

207. El factor más importante en el éxito de la fuerza de tareas fue la habilidad, vigor y decisión de los militares. El valor de los miembros de las Fuerzas Armadas -profesionales y voluntarios altamente adiestrados y cuidadosamente seleccionados- tuvo particular significación. La calidad de los militares británicos quedó demostrada con la defensa del desembarco en San Carlos; el decidido ataque contra las posiciones enemigas fuertemente defendidas de Goose Green ; la notable serie de ataques nocturnos lanzados antes de la caída de Puerto Stanley y por el destacado desempeño de los pilotos de los Harrier y de los helicópteros.

208. La forma en que la fuerza de tareas respondió a los múltiples desafíos y dificultades planteadas, reinvidica plenamente la importancia que damos al adiestramiento en todos los niveles, desde la enseñanza de especialidades hasta los ejercicios en gran escala. La Campaña puso de relieve la importancia de la resistencia física y mental. Para lograrla y conservarla debemos mantener un elevado nivel de alistamiento e instrucción.

OPERACIONES MARITIMAS

209. Las operaciones marítimas de la fuerza de tareas se basaron en

//

tres conocidos principios de la guerra marítima: contención de las fuerzas enemigas, defensa en profundidad y mantenimiento de la iniciativa. El desarrollo de la Acción demostró la pertinencia de estos principios y la importancia de contar con una flota equilibrada; la capacidad de la RFA (Embarcaciones Auxiliares de la Real Flota) para reabastecer a los buques británicos en el mar y el apoyo brindado por los buques de la marina mercante. Asuntos tan importantes como la performance de los buques de guerra y la defensa aérea marítima son tratados en los párrafos 218-221 y 225-230.

Guerra Anfibia

210. La experiencia que el intenso adiestramiento en operaciones anfibias brindó a la Marina y a la Infantería de Marina británicas resultó vital. Los desembarcos en San Carlos demostraron claramente la capacidad del HMS Fearless y del HMS Intrepid para realizar y apoyar operaciones anfibias y el valor que tienen los buques mercantes debidamente adaptados para complementar a los buques de desembarco logístico. La 3er Brigada Comando reforzada por el PARA 2, el PARA 3 y otros elementos resultó ideal para esa tarea. Los helicópteros que operaron con la fuerza de desembarco jugaron un invalorable papel. El clima, el terreno y la probable necesidad de desembarcar lejos de los puertos establecidos eran similares a las condiciones que las fuerzas británicas tendrían que afrontar en Noruega, en el flanco septentrional de la NATO. El éxito de la Campaña de las Malvinas fortaleció nuestra confianza y la de nuestros Aliados en la capacidad de las fuerzas anfibias británicas para reaccionar veloz y eficazmente ante emergencias dentro y fuera del área de la NATO.

Submarinos nucleares

211. Nuestros submarinos nucleares (SSN) desempeñaron un rol crucial. Luego del hundimiento del General Belgrano, la flota de superficie argentina no volvió a intervenir activamente en la Campaña. Los SSN fueron instrumentos flexibles y poderosos durante la crisis, planteando una amenaza ubicua que los argentinos no podían evaluar ni enfrentar. Su velocidad y su capacidad de operar sin apoyo les permitió ser los primeros en llegar al Atlántico Sur y, así, pudimos declarar tempranamente la zona de exclusión marítima. También brindaron valiosa inteligencia a nuestras fuerzas en la zona de exclusión total.

OPERACIONES TERRESTRES

212. Los factores más decisivos en la guerra terrestre fueron el alto nivel de adiestramiento de los efectivos y la idoneidad de las fuerzas terrestres así como la capacidad de conducción e iniciativa demostrada por los oficiales jóvenes y los suboficiales. La Campaña destacó la importancia de las operaciones nocturnas y del patrullaje de ataque, elementos que asumieron especial importancia durante los ataques a Puerto Stanley donde el enemigo aguardaba preparado, con claros campos de fuego. Habrá varias enseñanzas que se reflejarán en las prioridades de adiestramiento y en los planes de equipamiento. Los armamentos actuales demostraron su eficacia pero la infantería necesita el apoyo de mucho fuego directo e indirecto durante los ataques. Las armas anti-tanque de 66 mm. y el Milan tuvieron gran éxito contra las posiciones enemigas, pero también se necesitan armas para ataque de área, como por ejemplo lanzagranadas.

213. La infantería no habría podido alcanzar sus objetivos sin el

//

apoyo de la artillería y del bombardeo naval. La capacidad de los cañones livianos de 105 mm, para producir fuego instantáneo y preciso durante la noche con humo o niebla contribuyó significativamente a la caída final de la moral argentina. La importancia de que todo el personal tuviera adiestramiento de tiro quedó bien demostrada.

FUERZAS ESPECIALES

214. La SAS y la SBS desempeñaron funciones clave. Operaron adelantadas con respecto al grueso de las fuerzas terrestres a fin de reunir inteligencia esencial y efectuaron gran cantidad de incursiones para confundir y desorganizar a las fuerzas argentinas. Esta táctica resultó especialmente valiosa para permitir que la fuerza de desembarco llegara a San Carlos prácticamente sin enfrentar resistencia. Luego constituyeron la avanzada de la fuerza principal y efectuaron el reconocimiento de las alturas del Monte Kent desde donde se lanzó el ataque final contra las posiciones argentinas, frente a Puerto Stanley.

215. En circunstancias sumamente difíciles las Fuerzas Especiales fueron sometidas a prueba a fin de comprobar la validez de las técnicas y tácticas a emplear en cualquier guerra futura en el área de la NATO. Su respuesta justificó nuestra confianza en que con los actuales métodos de selección y adiestramiento se logran Fuerzas Especiales bien preparadas para las exigencias que podrían planteárseles en una guerra general. Si en una unidad de patrulla se combinan especialistas en obtención de inteligencia y capacidad para realizar incursiones de alto poder destructivo los comandantes militares cuentan con un arma flexible y poderosa. La experiencia de las Malvinas lo confirmó y nos dejó una valiosa enseñanza para el futuro, especialmente en lo que al perfeccionamiento de los equipos se refiere.

//

EQUIPOS

216. La eficacia de los sistemas de armas depende no sólo de su calidad intrínseca sino del adiestramiento intensivo y realista de sus operadores y de un mantenimiento, service y provisión de repuestos de primera categoría. Las Fuerzas Armadas están organizadas y equipadas, fundamentalmente, para operar en el área de la NATO contra el Pacto de Varsovia. En el Atlántico Sur tuvieron que afrontar un planteo diferente, especialmente los aviones -aunque lo mismo ocurrió con otros equipos- obligados constantemente a realizar misiones que no conocían bien pero que eran importantes para la operación. Hubo que superar los efectos de una larga permanencia en el mar y de la humedad sobre los misiles que se emplazan en tierra, los equipos electrónicos, etc. Por otro lado, algunas cosas resultaron más fáciles de lo que podrían haber sido en operaciones de la NATO: por ejemplo, la virtual ausencia de contra-medidas electrónicas (ECM) argentinas.

217. Sin embargo, en esta Campaña se nos presentó una singular oportunidad de probar nuestros equipos en combate. La performance de estos y de sus dispositivos de apoyo ha sido evaluada por expertos. En general, los equipos y sistemas de armas funcionaron bien en circunstancias especialmente difíciles y, en algunos casos, hasta mejor de lo esperado. Hubo una tremenda disponibilidad operativa de equipos. En la mayoría de los casos se confirmó la necesidad de implementar mejoras ya previstas. En el resto de esta sección analizamos la performance de las principales plataformas de armas y la contribución del equipo en los roles en los que fue empleado.

Buques de Guerra

218. Las operaciones de apoyo a un desembarco efectuado dentro del

11



alcance de la aviación enemiga y sin la ayuda de aviones con sistemas de alarma anticipada (AEW) ni de cazas para toda condición meteorológica con base en tierra, suponía la inevitable pérdida de buques. Además de los cuatro buques de guerra, se perdieron un RFA (Unidades Auxiliares de la Flota Real) y un buque mercante; otros ocho buques de guerra y dos RFA sufrieron diversas averías (1). En la mayoría de los casos estos buques siguieron interviniendo en las operaciones, reparando las averías con el esfuerzo de sus tripulaciones y la ayuda de equipos de especialistas. Los portaaviones HMS Hermes y HMS Invincible fueron eficaces y flexibles como buques comando constituyendo una buena plataforma de operaciones aéreas. Por ejemplo, el 1°de mayo el HMS Hermes operó 12 aviones que realizaron ataques contra Puerto Stanley y Goose Green, pero, sin embargo, unas horas después de volver a su base estos mismos aviones fueron utilizados en patrullajes de defensa aérea.

219. Para evaluar las enseñanzas obtenidas en materia de diseño de buques de guerra contamos con un valioso análisis independiente realizado por miembros de la Junta de Tecnología Marina del Consejo Asesor Científico para la Defensa. Es evidente que los buques británicos son plataformas resistentes y confiables, capaces de operar continuamente aun con pésimas condiciones meteorológicas. No se pudo detectar ningún defecto fundamental en los diseños.

220. Hubo comentarios por el uso de aluminio en la construcción de buques. Lo cierto es que se utilizó aluminio en la superestructura

-----------...

(1): En el Anexo C se consignan detalles sobre pérdidas de buques y aviones.

de las fragatas Tipo 21 y también, aunque en menor medida, en algunas otras clases, pero no en los destructores tipo 42 como el HMS Sheffield. Además, a veces se emplea aluminio para construir mamparos menores no estructurales, escaleras y conductos de ventilación. Así se reduce considerablemente el peso de los buques sobre la línea de flotación, pero al advertir que este metal pierde resistencia en caso de incendio hace algunos años se suspendió su empleo en los buques de guerra británicos. Sin embargo, no hay pruebas de que haya contribuído a la pérdida de ningún buque.

221. Hemos obtenido algunas enseñanzas importantes acerca de la rápida difusión del fuego y el humo en los buques y sobre el uso de materiales que pueden resultar riesgosos en caso de incendio. El cableado de los buques más antiguos puede resultar inflamable; este peligro será reducido significativamente en los buques nuevos. Actualmente se estudia urgentemente la forma de mejorar la supervivencia de los buques existentes y todo lo aprendido será incorporado a los nuevos diseños. Por ejemplo: mejores zonas de protección contra incendios; cambios en el diseño de las escotillas y puertas estancas; provisión de más escotillas de escape; mayor estanqueidad al humo en los mamparos; reubicación de los tanques de combustible; disminución de los materiales inflamables; provisión de más bombas de incendio, equipos de respiración y respiradores individuales.

Aeronaves

222. Harrier. Se enviaron al Atlántico Sur 28 Sea Harriers y 14 Harrier GR 3 de la RAF. Los Sea Harrier realizaron más de 1.100 misiones de patrullaje aéreo y 90 operaciones de apoyo ofensivo y los

Harrier GR 3 hicieron 125 ataques aéreos y vuelos de reconocimiento táctico. Estos aviones operaron exitosamente y demostraron ser flexibles, robustos, confiables y eficaces. Los Sea Harrier, proyectados fundamentalmente para defensa aérea también se emplearon para misiones de reconocimiento y ataque a tierra: los Harrier GR 3, que son fundamentalmente aviones de ataque a tierra, fueron modificados en el lapso de "una semana" a fin de equiparlos con misiles aire-aire Sudewinder AIM 9L para defensa aérea. Al comenzar cada día la disponibilidad era de un 95% y se efectuó el 99% de todas las misiones previstas. Los Sea Harrier demostraron estar más que a la altura de los aviones argentinos convencionales de ala fija con 20 abatimientos confirmados y 3 probables de los cuales 16 y 1 respectivamente se atribuyen a los misiles Sidewinder AIM 9L. Fueron destruídos seis Sea Harrier de los cuales dos fueron abatidos por fuego enemigo -uno por armas portátiles y otro por un misil superficie-aire Roland. Tres GR 3 fueron abatidos por el fuego de los cañones terrestres enemigos. La mayoría de los aviones destinados a apoyo ofensivo pudieron superar las averías provocadas por la artillería AA argentina. Se comprobó la necesidad de perfeccionar algunos aspectos del Sea Harrier: aumentar su autonomía y su capacidad de transporte de armas y mejorar su radar. Como resultado de lo expuesto y comenzando por los Sea Harrier del HMS Illustrious, se aumentará su autonomía instalándoles tanques descartables más grandes y se incrementará el armamento dotándolos de cuatro -en lugar de dos- misiles Sidewinder. Se prevé introducir mejor en el sistema receptor de alarma radar y en el radar propiamente dicho del Sea Harrier 223 Nimrod. El avión de patrullaje marítimo Nimrod posee una sencilla pero eficaz capacidad de reaprovisionamiento en vuelo que ya se ha instalado en otros

//

16 aviones. Esto, sumado a las ayudas visuales con que cuenta, ha mejorado tanto el equipo de navegación como una gran variedad de armas incluídos el Harpoon, el Stingray y el Sidewinder, mejorando mucho su capacidad global. Se modificarán 34 Nimrods a fin de que transporten misiles anti-buque y aire-aire. Los radares Searchwater de los Nimrod funcionaron bien permitiendo que la tripulación controlase la navegación a larga distancia, fuera del alcance de los misiles de los posibles buques de guerra enemigos. Todavía se está perfeccionando la capacidad de este radar, que podrá ser mejor aprovechada una vez que se la desarrolle totalmente.

224. Helicópteros. Se enviaron casi 200 helicópteros de 7 tipos distintos (Sea King, Wessex, Lynx, Gazelle, Wasp, Scout y Chinook). Después de perder tres Chinook y seis Wessex que iban en el Atlantic Conveyor, faltaban helicópteros para apoyar a las fuerzas terrestres, a pesar de que se modificó una escuadrilla de helicópteros AS Sea King para destinarlos a misiones de apoyo. Una clara demostración de la capacidad del Chinook fue dada por el único helicóptero que se salvó del hundimiento del Atlantic Conveyor; sin repuestos ni apoyo terrestre voló 109 horas en condiciones de combate transportando 80 efectivos armados. Además, los helicópteros se destinaban a misiones AS o antibuque de superficie, a apoyo logístico, búsqueda y rescate, evacuación de víctimas y reconocimiento o apoyo. Los helicópteros navales operaban a un promedio tres veces superior al de los tiempos de paz. Tanto los Lynx como los Sea King Mk4, con su gran capacidad de carga interior y exterior, tuvieron un extraordinario desempeño. De los helicópteros del Ejército, el Gazelle será usado, fundamentalmente, como helicóptero de reconocimiento y comando-y-comunicaciones. Sin armamento ofensivo y en un país carente de

//

coberturas naturales demostró su vulnerabilidad al fuego de tierra. Actualmente se estudia la forma de aumentar su supervivencia en el campo de batalla.

Defensa Aérea

225. La batalla por la superioridad aérea fue vital para el éxito de la Campaña. En operaciones de la NATO en el Atlántico Oriental la marina británica sería apoyada por aviación con base en tierra y, cuando estuvieran disponibles, por los portaaviones de la marina norteamericana. En el Atlántico Sur, la fuerza de tareas tuvo que enfrentar a una eficiente fuerza aérea con base en tierra compuesta por más de 200 aviones de primera línea, y su mayor deficiencia fue la escasez de cazas y la falta de AEW. Los Sea Harrier eran cuantitativamente inferiores en una proporción de seis a uno. Los aviones de AEW no pudieron actuar. La defensa aérea de la fuerza de tareas dependía de una combinación de sistemas, entre los que se incluían sistemas de detección, aviones caza, CME, misiles de alcance corto y medio, cañones de calibre medio y, por último, sistemas de defensa de punto de corto alcance tales como cañones de fuego rápidos y lanzamisiles portátiles. Estos sistemas destruyeron un total de 72 aviones enemigos comprobados y 14 probables. Para el momento del ataque final contra Puerto Stanley la fuerza aérea argentina ya había quedado neutralizada. Nuestra evaluación de las pérdidas de aviones argentinos y de la performance de los sistemas de misiles se indican en el Anexo B.

226. El valor de los misiles para defensa aérea de alcance medio Sea Dart se hizo evidente en los ocho abatimientos que lograron. La

11

conocida capacidad del sistema también disuadió muchos ataques y obligó a los aviones argentinos a volar a baja altura, lo que los hizo fácil presa de otros sistemas y, a menudo, impidió la detonación de sus bombas. Los Sea Dart pueden ser perfeccionados en algunos aspectos que ya se están modificando o que están en estudio.

227. Aunque en un principio fue diseñado como arma antimisilística de autodefensa, el excelente sistema para defensa de punto Sea Wolf se utilizó contra aviones que atacaban a baja altura. En este rol derribó 5 aviones argentinos. No hubo oportunidad de utilizar el Sea Wolf contra misiles. La flexibilidad de este sistema fue demostrada por la rapidez de adaptación de su software para hacer frente a los ataques rasantes de los aviones. Ya está lista una serie de mejoras que se incorporarán al Sea Wolf.

228. Como ya dijimos, la falta de AEW fue una gran desventaja para hacer frente a los ataques aéreos rasantes de los argentinos, especialmente en San Carlos, donde los radares eran interferidos por las elevaciones del terreno adyacente. La falta de AEW también limitó considerablemente las posibilidades de neutralizar a los Exocet de la fuerza de tareas, interceptando los aviones que los transportaban antes de que pudiera lanzar el misil. La dificultad para detectar a los aviones que volaban a baja altura hizo que los portaaviones operasen bien al Este de las Malvinas con lo que el tiempo de patrullaje de los Sea Harrier se vió severamente limitado. Esta falencia ha sido parcialmente resuelta embarcando en el HMS Illustrious dos helicópteros Sea King provistos de radares Searchwater modificados los que, sumados a la mayor autonomía de los Sea Harrier constituyen un importante adelanto para nuestra defensa aérea embarcada. En

la Parte 3 se analizan otras medidas tendientes a mejorar los sistemas AEW de la Flota. Además, a partir de 1984, el Nimrod AEW Mk3 será enviado al Atlántico Oriental luego de la entrega de las primeras unidades, a fines de 1983. En las Malvinas tenemos actualmente radares nuevos y Phantoms de la RAF que, durante los patrullajes aéreos de combate pueden brindar alarma temprana contra ataques aéreos a baja altura.

229. La amenaza planteada por el misil que vuela a ras del mar Exocet se conocía perfectamente desde antes de la operación; la fuerza de tareas disponía de contra-medidas para hacerle frente. Inmediatamente se fabricaron y trasladaron al Atlántico Sur nuevas medidas electrónicas y otros sistemas, como por ejemplo los chaffs, que se utilizaron profusa y exitosamente. En el futuro, los sistemas Sea Wolf mejorados ya ordenados podrán operar en toda condición metereológica contra misiles que vuelen a baja altura y ya hay varios programas en marcha para mejorar nuestras CME embarcadas. La existencia de AEW incrementará la capacidad de los buques de guerra británicos para hacer frente a esta amenaza.

230. Otras medidas a adoptar en los sistemas de defensa aérea embarcados son:

a. Necesidad de un sistema de armas de defensa de punto para unidades muy valiosas. Como medida provisoria el HMS Illustrious y el HMS Invincible han sido equipados con el sistema de cañones norteamericano Vulcan-Phalanx y también se han instalado cañones para defensa aérea a baja altura en varios otros buques. Nuestros planes para el futuro se consignan en el párrafo 311 f.

b. Necesidad de un adiestramiento más realista. Los buques en

particular necesitan una amplia gama de instructores a bordo para que la marina británica optimice la performance de sus sistemas de alta tecnología. También es preciso que el adiestramiento en tiempos de paz de los operadores de los sistemas de arma para defensa aérea se lleve a cabo con blancos más realistas.

c. Radares de vigilancia y sistemas de comando y control de armas embarcados. Se están analizando urgentemente varias mejoras.

231. En materia de defensa aérea con base en tierra, el Rapier funcionó bien y tuvo gran influencia en la Campaña. Fue utilizado solamente en la modalidad óptica a fin de proveer defensa aérea a baja altura con base en tierra después de los desembarcos del 21 de mayo. Las condiciones en que operó el Rapier fueron severas. El sistema estuvo expuesto a los rigores de un prolongado viaje por mar y carecía de su apoyo de segunda línea. Los ataques enemigos, por lo general se realizaban a menos de 100 pies de altura, frecuentemente en valles envueltos en niebla y con muy mala luz. Sin embargo, logró 14 abatimientos comprobados y 6 probables. Ya se decidieron varias mejoras a la confiabilidad y velocidad de reacción del sistema, y se las está incorporando a los Rapier del Reino Unido y Alemania. Más adelante también proyectamos introducir otras mejoras en el misil, la espoleta y la capacidad del sistema contra blancos múltiples.

232. El Blowpipe es un sistema de misiles de defensa de punto operado por un hombre que puede transportarlo a distancias limitadas. En esta campaña se utilizó contra blancos que cruzaban rápidamente a pesar de que no había sido diseñado para ese fin y se lo sometió a un trato mucho más rudo que el estipulado en las especificaciones. A pesar de todo derribó 9 aviones enemigos confirmados y otros dos pro-

bables. La experiencia obtenida en la campaña confirmó la necesidad de implementar una serie de mejoras que ya están en marcha y que comprenden: oerfeccionamiento del motor y la cabeza de combate del misil e incorporación de un sistema de puntería y un dispositivo de alerta perfeccionados. Estos trabajos de perfeccionamiento se completarán por etapas en un plazo de 6 años.

Guerra contra Embarcaciones de Superficie

233. El dominio estratégico de los SSN y su rol crucial en la Campaña ya fueron comentados en el párrafo 211. Aparte del hundimiento del crucero General Belgrano, las acciones en superficie se limitaron a enfrentamientos contra embarcaciones de patrullaje y buques mercantes chicos. El arma aire-superficie helitransportada Sea Skua fue empleada por primera vez y tuvo un excelente desempeño. En ocho disparos hizo ocho impactos, destruyó una embarcación patrullera y averió seriamente otros dos buques argentinos. El cañón de 4,5" también resultó preciso y eficaz en el rol anti-buque de superficie.

Guerra Antisubmarina

234. Frente a la amenaza de los submarinos argentinos, los buques y portaaviones de la fuerza de tareas realizaron exhaustivas operaciones antisubmarinas, demostrando su capacidad para este tipo de misión. Las operaciones pusieron en evidencia las dificultades de realizar acciones AS en aguas poco profundas. Ya hemos programado varias mejoras para nuestra capacidad AS y ahora analizaremos qué otras medidas se requieren.

Guerra Terrestre

235. En general, casi todo el equipo de las fuerzas terrestres sopor-

tó bien el duro trato recibido en las Malvinas. Resultan de especial interés:

a. La Movilidad. La movilidad de fuerzas terrestres dependía casi totalmente de los helicópteros y de los vehículos a oruga. Los vehículos oruga de reconocimiento Scorpion y Scimitar funcionaron muy bien en terrenos pantanosos, cubriendo un promedio de 350 millas cada uno. Un vehículo soportó una granada que cayó a 1 1/2 m. de distancia; otro pisó una mina que lo averió seriamente pero la dotación resultó ilesa. El Tractor de Ingenieros de Combate también fue un vehículo esencial y efectivo en este difícil terreno. La gran cantidad de minas utilizadas por el ejército argentino fue un grave problema. Antes de la campaña se había iniciado una evaluación de la capacidad del Ejército para aeutralizar rápidamente campos minados.

b. Apoyo de Artillería y Fuego Naval. El principal apoyo de artillería desde tierra que recibieron las fuerzas terrestres fue provisto por el cañón liviano de 105 mm. el cual, conjuntamente con su munición fue emplazado mediante helicópteros. Su performance fue excelente. Las 5 baterías empleadas efectuaron casi 17.500 disparos. Algunos cañones efectuaron casi 500 disparos en 24 horas. Durante el fuego naval de apoyo a los ataques contra los blancos en tierra los buques de la fuerza de tareas hicieron 8.000 disparos.

c. Armas Anti-Blindaje y Anti-Personal. Los fusiles automáticos y las ametralladoras de propósitos generales demostraron ser eficaces armas automáticas a pesar de que el peso de las armas y de la munición planteó problemas físicos y logísticos en un terreno tan desfavorable. Estos problemas se facilitarán considerablemente con las nuevas armas portátiles que entrarán en servicio a mediados de

89

la década de 1980. El mortero de 81 mm. resultó versátil y efectivo. Aunque no se las utilizó en su rol fundamental, las armas anti-blindaje, como por ejemplo el Milan, fueron eficaces contra posiciones defensivas altamente fortificadas.

d. Combate Nocturno. Se comprobó la necesidad de contar con más equipos para combate nocturno. Desde el conflicto hemos colocado órdenes para obtención de visores nocturnos de propósitos generales para la infantería y visores para vuelo nocturno para la Aeronáutica Militar (Fuerza Aérea del Ejército). Se proyectan otras compras de ambos tipos de visor.

e. Ropa de Combate. En las condiciones excepcionalmente severas del invierno malvinense advertimos varias falencias en las ropas y equipo personal. Ya comenzó el reemplazo de estos ítems.

Guerra Aire-Superficie

236. Aunque hubo limitadas oportunidades de observar la eficacia de nuestro propio poder aéreo con base en tierra en situación de combate, se extrajeron varias enseñanzas -de nuestras operaciones y de las de los argentinos- que resultan de importancia para nuestra futura política de compras. Entre las más importantes tenemos:

a. Ataque a Aeropuertos. En las misiones de bombardeo a mayor distancia jamás realizadas, los bombarderos Vulcan atacaron el aeródromo de Puerto Stanley, pero sólo con bombas de 1000 libras no pudieron cerrar la pista durante mucho tiempo. Se puso en evidencia la necesidad de contar con un arma moderna para atacar aeropuertos, tal como la JP 233.

b. Supresión de la Defensa. Aunque los aviones de combate fueron rápidamente equipados con lanzadores de bengalas y chaffs

así como con algunas CMF activas que resultaron de vital importancia, la falta de armas de supresión de la defensa para atacar a los radares enemigos expusieron a los Harrier a un preciso y denso fuego desde tierra. Los ataques de los Vulcan se hicieron con radares situados cerca de Puerto Stanley, utilizando misiles antiradiación Shrike con bastante éxito; nuestros planes futuros preven la incorporación de más misiles anti-radiación.

c. Apoyo Aéreo Cercano. La Campaña mostró las limitaciones del método tradicional de control aéreo adelantado de las operaciones de apoyo cercano. Posteriormente se utilizó marcación de blancos con laser desde tierra, con lo que las bombas guiadas con laser hacían impacto directo en sus blancos. Para el futuro se perfeccionarán las comunicaciones tierra-aire y se seguirá explorando la eficacia de la marcación de blancos con laser .

d. Reconocimiento Aéreo. La falta de un sistema exclusivo de reconocimiento aéreo fue una desventaja ya que la carencia de información précisa sobre las formaciones enemigas constituyó un riesgo adicional para las fuerzas terrestres. Proyectamos mejorar nuestra capacidad de reconocimiento táctico.

e. Misiles de Vuelo Rasante. Durante la campaña quedó demostrado el potencial de los misiles de vuelo a ras del mar lanzados desde el aire. Hemos equipado varios aviones Nimrod con misiles antibuque Harpoon y seguiremos mejorando nuestra actual capacidad en la materia mediante la pronta adquisición del moderno misil Sea Eagle que tiene mayor alcance y mayor capacidad de discriminación que el Exocet.

OBTENCION E IMPROVISACION

11

237. Frente a las circunstancias excepcionales de la Campaña nuestros procesos de obtención resultaron suficientemente flexibles como para satisfacer muy diversas necesidades militares con reducidísimos márgenes de tiempo. Las nuevas exigencias operativas fueron satisfechas en tiempo record gracias a la pronta disponibilidad de la gran experiencia técnico-científica de los organismos de investigación del Ministerio de Defensa y a la amplitud de recursos de la industria de defensa británica. La Campaña demostró el valor de una industria nacional para la defensa profundamente consolidada y las ventajas de contar con capacidad de investigación propia.

238. Todos los que tenían alguna relación con el Gobierno o la Industria trabajaron intensamente a fin de mejorar nuestra capacidad operativa mediante evaluaciones de amenazas específicas y trabajos de computación con maquetas; modificaciones de material y software de los equipos; rápido perfeccionamiento de nuevas capacidades y acelerada puesta en servicio de equipos. Entre los múltiples ejemplos existentes podemos citar la creación de equipos de vital importancia combinando ítems existentes en formas diversas y novedosas; como ejemplo podemos citar la creación de equipo AEW utilizando los radares Searchwater del Nimrod en helicópteros Sea King (logrado en sólo 11 semanas); la invención, producción, prueba y entrega en tiempo record de muchos equipos nuevos, incluídos los dispositivos de perturbación radar portátiles (10 días entre la colocación de la orden y la entrega); la acelerada puesta en servicio del HMS Illustrioous, el HMS Brazen y de armas tales como el misil antibuque Sea Skua; y la adaptación de los aviones Vulcan, Hercules y Nimrod para que pudieran hacer reabastecimiento en vuelo.

11

239. La urgencia del pedido frecuentemente justificaba la aceptación de un bajo nivel de ingeniería y de seguridad; las medidas de emergencia servían durante el limitado período de la operación. La operación siempre tenía prioridad y las decisiones estaban determinadas por lo que podía lograrse en el tiempo disponible.

240. Se somete a consideración la experiencia de la Campaña para ser utilizada en la contínua búsqueda de mayor eficiencia en la gestión de adquisición de materiales. Sería utópico esperar cambios totales ya que la magnitud de las prácticas de emergencia empleadas habían sido preparadas especialmente para la operación y los pedidos de equipos se limitaban a la tarea inmediata de oponerse a las capacidades argentinas conocidas. Las restricciones presupuestarias y de fondos fueron levantadas si bien continuaron aplicándose los principios de responsabilidad y de costo-efectividad.

LOGISTICA Y PERSONAL

241. Una operación militar de esta magnitud requería habilidad especial de miles de comandantes, ingenieros y técnicos. Cumplían una multitud de roles, especialmente en el campo logístico, el cual era esencial para el éxito de la operación pero que no requería una dirección minuciosa. Tal como se esperaba, respondieron convenientemente a la necesidad de celeridad de la acción, según procedimientos bien establecidos, y de improvisación en el momento en que fuera necesario auxiliar al comandante de operaciones.

242. El apoyo logístico en la Campaña de Malvinas fue un gran éxito. Pese a que las líneas de comunicación se extienden hasta mitad de camino, la fuerza de tarea pocas veces sufrió carencia de suministros

11

esenciales, y los equipos y repuestos fueron mantenidos en altos niveles de disponibilidad. La fuerza de tarea fue equipada y despachada en un brevísimo tiempo, reflejando el alto grado de alistamiento y de entrenamiento de las tres fuerzas. Se desprenden cuatro lecciones importantes.

243. Primera,las tasas de utilización especialmente de municiones, misiles y armas antisubmarinas eran mucho mayores a las esperadas. El año pasado anunciamos planes de aumentar sustancialmente los capitales de reserva destinados a la guerra, con el fin de mejorar el poder de mantenerse en combate pese a las pérdidas sufridas; las escalas serán revisadas a la luz de la experiencia de la Campaña en Malvinas.

244. Segundo, debemos considerar el nivel de apoyo logístico que se mantuvo para las operaciones "fuera de área". Hacia fines de la década del 60 se hicieron grandes reducciones de las capacidades de los servicios para apoyar grandes fuerzas fuera del área de la OTAN. Todos los pedidos de la OTAN fueron satisfechos, pero sólo el primer pedido de recursos y utilizando algunas reservas destinadas a las operaciones de la OTAN. La capacidad logística de las fuerzas para apoyar operaciones "fuera del área" tiene que ser considerada a la luz de la política general de gobierno aplicada a esas operaciones; este tema es tratado en la Parte 3. De todos modos volveremos a ver la dimensión y la composición de la reserva especial creada para apoyar las operaciones terrestres fuera de área. Debemos considerar si el apoyo logístico podía ser organizado como parte de un sistema flexible capaz de apoyar las fuerzas, tanto dentro como fuera del área de la OTAN.

//

245. Tercero, el reabastecimiento aéreo de combustible es vital para apoyar operaciones de largo alcance. Por ejemplo, los Harrier de la RAF volaron sin escala desde la Isla Ascensión con tanques de suplemento . En las operaciones desde la Isla Ascensión, la relativamente pequeña cantidad de combustible transportado por el avión cisterna Victor dio como resultado una considerable fuerza de abastecimiento que fue utilizado en las misiones de cada Vulcan, Nimrod o Hércules. En el futuro es necesario contar con un avión cisterna de gran capacidad estratégica a fin de tener una mayor flexibilidad operativa. Nuestra propuesta a este respecto se trata en el párrafo 311a.

246. Por último la Campaña sirvió para demostrar la importancia que tiene la contribución que pueden hacer los recursos civiles a la fuerza de una nación en crisis. Este tema fue tratado en la Relación sobre el Presupuesto de Defensa para 1982 (Comando 8529). Nuestra intención de revisar el uso de los recursos logísticos y humanos de la nación recibieron de esta forma un fuerte impulso. La serena y rápida implementación de los planes para caso fortuito ya existentes relativos al uso de buques mercantes en apoyo de las fuerzas fue el mayor éxito que tuvo la Campaña. Unos 45 buques fueron requisados a líneas mercantes pesqueras y de pasajeros. Estos prestaron apoyo vital a todo el espectro logístico. Los buques cisternas transportaban combustible para las tres fuerzas. Los transatlánticos como el QE2 y el Canberra, y los de pasajeros sirvieron como transporte de tropas. Los barcos de carga, como el Atlantic Conveyor, transportaban helicópteros, Harrier, equipo pesado y provisiones. Otros buques eran usados como buques hospital, taller o remolque. Todos estos buques estaban tripulados por voluntarios, civiles, suplementados por pe-

queños grupos navales y de la RFA.

247. Entre las más notables conversiones hechas a los barcos mercantes eran:

a. La colocación de cubiertas de vuelo, diseñadas y construídas en pocos días que luego resistieron el clima riguroso. Mientras no hubo un sustituto para las cubiertas de vuelo, éstas fueron muy valiosas.

b. La provisión y colocación de equipos en todos los barcos mercantes a fin de facilitar su reabastecimiento en el mar.

c. El equipamiento de pesqueros como barreminas, que barrieron unas diez minas flotantes del enemigo.

d. La provisión de equipos adicionales de comunicación, de navegación y de criptografía.

e. La provisión de plantas de producción de agua a bordo.

248. Portaaviones civiles suplementaban los esfuerzos de la Fuerza de Transporte Aéreo de la RAF y entre abril y junio transportó más de 350 toneladas de carga, incluso helicópteros, a la Isla Ascensión.

249. Muelles, puertos civiles, depósitos, servicios relacionados con la actividad marítima y funcionarios de los Departamentos de Gobierno, junto con ciento de firmas industriales grandes y chicas, hicieron la parte principal despachando y apoyando la fuerza de tarea. Todos dieron su ayuda sin retaceos, trabajaron largas horas, incluso sábados y domingos, y durante los feriados bancarios. El Ferrocarril Británico y las empresas de transporte de carga reaccionaron rápidamente para trasladar grandes cantidades de pertrechos y equipos hacia los muelles.

//

250. Como consecuencia de la Campaña hemos decidido que las características militarmente útiles deben ser incorporadas en remplazo del Atlantic Conveyor, sobre todo una cubierta de vuelo prefabricada para helicópteros. También tenemos la opción de tomar un buque, durante un período todos los años, para hacer ejercicios. Durante un período mayor una junta de trabajo del Comité Asesor de Defensa Marítima examinará las formas en que los buques mercantes tendrían que ser diseñados, modificados o equipados para el caso de una urgencia en el futuro y en apoyo de las Fuerzas Armadas, o como defensa civil.

251. La demanda de <u>recurso humano</u> durante la campaña fue absorbida casi totalmente por nuestras fuerzas regulares y no se hizo una llamada general de los reservistas. De todos modos, fue necesario efectuar una llamada selectiva de un pequeño número de reservistas navales y retener el personal naval, que de otra manera se hubiera alejado de sus funciones. La llamada se hizo en forma serena, pero el ejercicio indicó la necesidad de rever la legislación en materia de llamado de los reservistas. Como señalamos en el Cmnd 8529, las diversas categorías de Reservas desempeñarían una parte esencial en una futura guerra en el área de la OTAN. Ya se han hecho algunos adelantos en nuestras capacidades, por ejemplo la expansión del Ejército, y otras cuestiones están en estudio.

252. La característica sobresaliente del sistema de asistencia médica y evacuación de heridos fue la dedicación del cuerpo médico tanto en el área como a bordo. Los heridos estaban en cirugía dentro de las seis o menos horas y por esa razón y por la pericia de nuestros equipos médicos, sobrevivió más del 90%. Se hizo amplio uso de

------...

97

los helicópteros y de los buques hospitales. Los VC10 fueron utilizados en tareas de apoyo sanitario aéreo para llevar rápidamente a los heridos al Reino Unido. En un comienzo surgieron algunas dificultades, cuando se inició la planificación del apoyo médico durante la operación. Estas fueron estudiadas con miras a que los recursos médicos de las fuerzas armadas sean más efectivos y económicos en futuras operaciones .

253. Los sistemas de información de bajas de las fuerzas armadas fueron rápidamente incrementados para la operación. Por ejemplo, la Marina Británica organizó su propio centro de coordinación de evacuación de heridos en el buque de su majestad Nelson en Portsmouth. Cotejaba información de la tarea de fuerza a través del Comando en Jefe de la Flota y la pasaba a los centros de ayuda a los heridos. Las familias podían llamar por teléfono para hacer averiguaciones y en los momentos culminantes de la operación miles de llamados se recibían diariamente. Cuando era posible, los deudos más cercanos eran informados antes de que la noticia sobre el incidente se diera a conocimiento público. Esto se hacía mediante visitas personales en caso de muerte o de herido grave. En algunas ocasiones ante la posibilidad de que las noticias llegaran al público desde otras fuentes, como las argentinas, se las anunciaba antes de comunicárselas al deudo cercano.

254. Hubieron algunos errores y retrasos. Era difícil ampliar la asistencia a los heridos inmediatamente después de un incidente en el mar a causa del constante traslado de personal entre los buques y porque los sobrevivientes tenían que ser recuperados por diferentes medios hacia diferentes buques. Podía llevar muchas horas esta-

11

08

blecer quien estaba faltando mientras continuaban desarrollándose otras operaciones. En razón de estas dificultades, el sistema trabajó de la manera que se esperaba y mejoró durante la operación.

255. Hacia el final de la Campaña nuestras fuerzas habían tomado un total de 11.400 prisioneros de guerra argentinos. El lugar donde se desarrollaban las operaciones y el clima aumentaron considerablemente las dificultades para tratar tantos prisioneros -especialmente por la carencia de edificios en las islas y la pérdida de tiendas de campaña para 4.500 en el Atlantic Conveyor. De todos modos, todos los prisioneros recibieron alimentación, abrigo y atención médica adecuada. Los procedimientos establecidos en la Tercera Convención de Ginebra fueron seguidos lo más estrictamente posible si bien muchos prisioneros tuvieron que ser alojados en el buque. El Comité Internacional de la Cruz Roja en estas circunstancias juzgó razonable este procedimiento poco común. Los problemas surgidos en el tratamiento de los prisioneros de guerra recibirán mayor atención en cuanto a la preparación y planificación en el futuro.

RELACIONES PUBLICAS

256. Desde un principio el firme objetivo del gobierno fue suministrar información cierta sobre los acontecimientos en el área diplomática y militar tan pronto como sea posible. Sumados a los frecuentes informes que los Ministros hacían al Parlamento Oficina de Prensa sito en el N°10 de la calle Downing. El Ministerio de Defensa y el de Relaciones Exteriores y de la Commonwealth regularmente daban información a la prensa británica e internacional y a los agregados militares. En el exterior, nuestras misiones diplomáticas, con

la ayuda de la Oficina Central de Información, iniciaron y sostuvieron un intenso esfuerzo con los medios locales para presentar el caso británico en forma completa y cierta y, en caso necesario, oponerse a la información argentina. Simultáneamente mantenían informados a otros gobiernos acerca de los últimos acontecimientos, pidiendo apoyo en las capitales extranjeras y en las Naciones Unidas. También se celebraron acuerdos para enviar un cuerpo de prensa británico al Atlántico Sur.

257. Era un factor decisivo que la opinión pública, tanto del país como del exterior, entendiera y apoyara nuestra causa. Sin el apoyo del pueblo británico no hubiera sido posible montar y sostener la operación. Era vital conservar el apoyo de los amigos y de los aliados del exterior. Esto se logró en gran medida y sirve de parámetro de nuestro éxito al par que suministra información confiable de los acontecimientos diplomáticos y militares. Por supuesto hubieron problemas. La necesidad de demorar o, en algunos casos, de evitar la publicación de cierta información sobre las operaciones militares causaron controversia en ese momento y siguieron siendo motivo de debate general. Es fácil descuidar los factores que influyen en la difusión de algunas categorías de información. En todo momento nuestra práctica ha sido consistente con los dictados de la seguridad, nacional y operativa y de la protección de las vidas de hombres y mujeres de la fuerza de tarea en el Atlántico Sur. Al mismo tiempo nos preocupábamos porque su familiar sufriera el mínimo de desasosiego. Lamentablemente la especulación de la prensa y de la falsa propaganda argentina muchas veces obligaba a dar información sobre la operación más pronto de lo que hubiera sido mejor para las familias. Otro fac-

tor que contribuía a nuestras dificultades era la ausencia de informes suficientemente detallados y al día acerca de la fuerza de tarea. Esto se debía en gran medida a las limitaciones impuestas por nuestros sistemas de comunicaciones, que no siempre tenían capacidad para satisfacer los requerimientos de la prensa por encima del flujo de tráfico de vital importancia operativa.

258. Estos temas merecen un cuidadoso y detallado análisis. Por lo tanto, el Ministerio de Defensa encomendó a University College, Cardiff, a efectuar un amplio estudio de la relación entre los medios de difusión y el gobierno durante un conflicto armado. Además, el Comité de Defensa de la Casa de los Comunes en la actualidad está abocado a una exhaustiva investigación de la forma en que se manejaron estos asuntos durante la crisis y esperamos tener este informe para nuestro análisis. Mientras tanto, se hicieron numerosas mejoras de índole práctica a la luz de la experiencia en las Malvinas, entre las que se encuentran nuevos acuerdos para acreditar periodistas en unidades militares y mayor actividad de los oficiales en las relaciones públicas. El Ministerio de Defensa también está tratando con la prensa la forma de evitar en el futuro las dificultades que se presentaron. Se formará una comisión especial de trabajo, la que considerará la necesidad de nuevas medidas, incluso la introducción de un sistema de censura, para proteger la información militar inmediatamente antes o durante una operación.

PARTE 3

EL FUTURO

301. Hemos aprendido mucho de la Campaña en las Malvinas. Muchas de sus lecciones no son nuevas, pero por ello no menos importantes. Nuevamente hemos visto el valor que tiene una fuerza profesional y bien motivada, capaz de responder rápidamente y con imaginación ante lo inesperado. Las fuerzas armadas demostraron su capacidad para operar fuera del área de la OTAN en las circunstancias más difíciles y en el otro lado del mundo. Hemos ganado experiencia directa en tal operación y el esfuerzo logístico necesario para apoyarla. Ahora intentamos introducir equipo nuevo y adicional para aumentar la movilidad, flexibilidad y alistamiento para hacer operaciones dentro del área de la OTAN y en cualquier parte del mundo.

302. Esto no quiere decir que ahora tengamos otra opinión respecto a la principal amenaza a la seguridad del Reino Unido, la cual proviene de la Unión Soviética y de sus aliados del Pacto de Varsovia. El crecimiento desmesurado, en dimensión y sofisticación, de las fuerzas armadas soviéticas y la determinación de los líderes soviéticos para explotar su poder militar a fines políticos -directa o indirectamente- continúan sin cambios. En Europa, nosotros y nuestros aliados, enfrentamos la mayor concentración de las fuerzas del Pacto de Varsovia. En The Way Forward (Cmnd 8288) identificamos los cuatro roles principales en los cuales las Fuerzas Armadas ayudan a enfrentar la amenaza: suministrando un elemento independiente de fuerzas estratégicas y nucleares de teatro destacadas para la Alianza; defendiendo el territorio del Reino Unido; haciendo un aporte importante territorial y aéreo al continente europeo y des-

11

plegando una gran capacidad marítima en el Atlántico Oriental y en el Canal. Estos roles siguen siendo prioritarios en nuestro esfuerzo de defensa. Y las mejoras y la modernización de las fuerzas dedicadas a esta tarea tienen que recibir especial tratamiento en nuestros recursos.

303. De todos modos, The Way Forward, también tiene que prestar atención a las importantes amenazas a los intereses occidentales fuera del área de la OTAN. Para contrarrestar estas amenazas, nuestro esfuerzo militar desempeña un rol en tres niveles:

a. La ayuda y el entrenamiento militar en países de importancia a los intereses occidentales que requieren nuestra ayuda. (Este año tenemos equipos de entrenamiento militar en dimensiones que varían entre 1 y 150 hombres en unos 30 países; y en el período anual que culmina en abril de 1982 hemos entrenado casi 4000 estudiantes de los países que no pertenecen a la OTAN en los establecimientos de defensa del respectivo país).

b. El despliegue periódico de las fuerzas británicas, por ejemplo, de grupos de tareas navales para demostrar su presencia, adquirir experiencia fuera del teatro europeo y el ejercicio con fuerzas de nuestros aliados y amigos.

c. Mantenimiento de la capacidad de intervención unilateral o con nuestros aliados tanto para proteger nuestros intereses nacionales, como en respuesta al pedido de ayuda de nuestros amigos.

Es esta última capacidad la que acaba de ser demostrada tan eficazmente en la Campaña en las Malvinas.

304. La política de los sucesivos gobiernos ha sido que las operaciones fuera de la OTAN debían ser emprendidas por las fuerzas, cu-

11

yo rol principal sea el apoyo de la Alianza. La Campaña en las Malvinas demostró que muchos elementos de las Fuerzas Armadas se caracterizan básicamente por la flexibilidad y movilidad apropiadas que le permitieron responder a un desafío inesperado y que se suscitó fuera de Europa.

Antes del problema de las Malvinas, ya estábamos planeando una serie de medidas para aumentar esa capacidad mediante:

- la designación de un cuartel general destinado a oficiales de dos estrellas que comanden las fuerzas destacadas en tales operaciones:

- establecimiento de un depósito de armas, equipos y pertrechos que pueda ser empleado en apoyo de las operaciones fuera del área de la OTAN sin distraer las reservas de la OTAN; y

- mayor utilización de la fuerza civil para suministrar apoyo logístico y de otro tipo a las Fuerzas Armadas.

También planeamos hacer ampliaciones a la 5°Brigada de Infantería a fin de mejorar sus capacidades "fuera de área" y de paracaídas. Ya existen unidades de armas de combate e incluyen batallones de paracaidístas, de infantería y apoyo de ingeniería. A estos se les agregó un regimiento blindado de exploración y en el transcurso del año próximo se sumará un regimiento de artillería, un escuadrón de apoyo aéreo de la fuerza y algunas unidades de apoyo. Los aviones de transporte Hércules de la RAF están destinados a la brigada y el montaje de equipos de mantenimiento en estación a varios aviones Hércules en 1985 dará a la Brigada capacidad de asalto en paracaídas. Estos adelantos representan una importante mejora de nuestra capacidad para operaciones "fuera de área". Sumada a la capacidad anfibia de la 3ª Brigada de Comando de la Infantería de Ma-

//

[illegible]

rina nos da una mayor capacidad de respuesta ante un ataque imprevisto de una manera flexible y rápida. Asimismo ya hemos anunciado que los dos buques de asalto, el Fearless y el Intrepid, continuarán en servicio. Estos buques demostraron cabalmente su valor durante la Campaña y seguirán siendo un elemento importante en nuestra capacidad anfibia.

305. Hubiésemos querido hacer mucho más en este área pero quedaba poco margen dentro del programa de defensa para hacer este tipo de adiciones en estos últimos años.

306. El éxito que tuvo la revisión del programa de defensa del año pasado, adaptando los recursos a nuestros planes para el futuro ya revisados, nos dieron un grado de flexibilidad para hacer ajustes al programa de defensa. También hemos anunciado que el costo de la Campaña y el de reemplazo de buques y de otros equipos perdidos, junto con los costos extras de mantenimiento de una guarnición importante en las Malvinas, provendrán de los fondos adicionales al 3% de aumento en terminos reales, siendo este porcentaje el calculado para el período 1985/86. Esto significa que estamos en condiciones de financiar significativas mejoras en nuestra fuerza durante los próximos años.

307. Ya hemos anunciado que:

- de acuerdo a la experiencia en las Malvinas, pensamos que tenemos que contar con dos portaaviones para despliegue con poco tiempo de aviso. Como apoyo un tercer portaaviones será mantenido en recorrida o en reserva y no debemos proceder a la venta del Invincible.

- las restricciones en los niveles de entrenamiento y acti-

vidad en las Fuerzas Armadas han sido levantadas con el objeto de mantener un alto nivel de profesionalismo e idoneidad, como el que demostraron las fuerzas armadas durante el conflicto.

308. Durante el conflicto se empleó por primera vez una gran variedad de equipos y de innovaciones especialmente preparados para las fuerzas implicadas en la operación, excediendo las 200 millones de libras esterlinas. Estos incluían:

a. El equipamiento de las aeronaves Vulcan, Nimrod y Hércules para recibir reabastecimiento en vuelo y la conversión del Vulcan y el Hércules a aviones cisterna.

b. La modificación del Nimrod para transportar bombas, el misil Harpoon antibuque y misiles aire-aire Sidewinder AIM 9L.

c. La compra adicional de misiles Sidewinder AIM 9L para los Harriers y la conversión de las aeronaves Harrier GR3 de la RAF para transportarlos.

d. La utilización por primera vez de las bombas guiadas por rayos laser desde los aviones Harrier GR3 de la RAF.

e. La adaptación del sistema misilístico transportado a bordo de buque Sea Wolf de una manera más eficaz y adecuada a los ataques aéreos a baja altura.

f. El montaje del sistema de arma para defensa cercana en el Illustrious.

g. La rápida puesta en servicio del misil antibuque Sea Skua y los misiles antibuque lanzados por submarinos Sub-Harpoon.

H. El mayor desarrollo de los chaffs transportados a bordo de buque y de las contramedidas electrónicas para los misiles de vuelo rasante sobre el mar; y el desarrollo de los chaffs y de las contramedidas electrónicas para aviones y helicópteros tácticos.

//

La mayor parte de estos materiales pueden seguir siendo utilizado por las fuerzas armadas, ya sea en el Atlántico Sur o en cualquier otra parte.

309. El reemplazo de buques y de la pérdida de otros equipos durante la Campaña incrementarán las capacidades de los servicios, dado que los materiales reemplazados serán más nuevos y en la mayoría de los casos más eficaces que sus antecesores. Las principales órdenes son:

a. Reemplazo de dos destructores Tipo 42 y dos fragatas Tipo 21. Se librará una orden de cinco fragatas Tipo 22, una de las cuales ya ha sido publicada y no tiene relación con las pérdidas en las Malvinas. Tres de estos buques serán del nuevo diseño Batch III con cañones de 4-5 " con capacidad de defensa de punto.

b. Reemplazo de buque logístico de desembarco, Sir Galahad de la Real Flota Auxiliar (RFA). Se dispone de un detallado trabajo de diseño del nuevo buque y esperamos librar una orden en 1983. El Sir Tristram de la RFA será traído nuevamente a Gran Bretaña y esperamos que pueda ser reparado.

c. El reemplazo de todos los aviones Harrier y de los helicópteros Sea King, Lynx y Chinook. (ver también el párrafo 311).

310. Mantendremos una guarnición de considerables proporciones en las Islas Malvinas en el futuro previsible, inclusive radares de defensa aérea, aviones Hércules, Harrier y Phantom de la RAF, helicópteros Chinook y Sea King, sistemas de defensa aérea Rapier y un batallón de infantería y armas de apoyo. Se destacarán en el Atlántico Sur submarinos nucleares, destructores, fragatas, embarcaciones de patrulla y helicópteros Sea King, unidades de apoyo de superficie y se conservará el buque para el patrullaje entre los hielos, HMS Endurance, a fin de utilizarlo en esa región. Hay otras unidades ya identificadas que pueden enviarse como refuerzo para estas fuerzas si es necesario, y se realizarán ejercicios periódicamente para probar nuestra capacidad de proveer de refuerzos. Esta será aumentada significativamente por los demás perfeccionamientos que mencionaremos más adelante.

311. Ante la existencia del conflicto y a fin de preparar la defensa de las Islas Malvinas sin apartar demasiado nuestros esfuerzos de los principales roles que deben desempeñar las Fuerzas Armadas para la OTAN -con los fondos actualmente disponibles- nos proponemos agregar nuevos elementos y realizar perfeccionamientos en las Fuerzas Armadas. Estas medidas aumentarán nuestros niveles de fuerza totales, aunque estas fuerzas con base en las Islas Malvinas gozarán de una preparación para la acción inmediata.

para la OTAN menor que cuando se encuentran en el teatro europeo. Las principales mejoras serán:

a. La adquisición de aviones cisterna de gran capacidad que aumentarán considerablemente las capacidades de la fuerza de los aviones cisterna de la Real Fuerza Aérea, y multiplicarán significativamente las capacidades de todos los aviones de combate de la RAF. Además, aumentarán en gran medida la movilidad estratégica de las Fuerzas Armadas dada su capacidad de transportar también grandes cantidades de tropas y equipos pesados, para operaciones tanto en Europa como en otras regiones. Incrementarán nuestra capacidad de apoyar la guarnición en las Islas Malvinas y de proporcionarle refuerzos rápidamente.

b. La adquisición de al menos 12 aviones Phantom y F-4 J (supeditada a que se completen satisfactoriamente las negociaciones que se están realizando actualmente) que formarán una escuadrilla de defensa aérea del Reino Unido destinada a reemplazar a la escuadrilla de aviones Phantom FGR2 destacada en el Atlántico Sur. El despliegue entre los distintos teatros de esta fuerza de Phantoms incrementada en total será regulado de acuerdo a las necesidades, y este podrá llevarse a cabo rápidamente. Por ejemplo, dos Phantoms podrían trasladarse desde la Isla Ascensión hasta las Islas Malvinas con el apoyo de un único avión cisterna

109

de gran capacidad.

c. La adquisición de 24 sistemas Rapier adicionales para el Ejército y la Fuerza Aérea.

d. La adquisición de cinco helicópteros de transporte mediano Chinook más, además de los tres reemplazos ya mencionados. Cada uno tiene capacidad para transportar hasta 80 hombres, y en conjunto contribuyen en gran medida a aumentar la movilidad de nuestras fuerzas terrestres: su utilidad quedó demostrada claramente con la colaboración del único helicóptero Chinook que estaba disponible en la campaña.

e. Aumentar la cantidad planificada anteriormente de fragatas y destructores de primera línea. Según estos planes, hacia 1985 se pondrían en servicio hasta cuatro buques en la escuadra de reserva. Actualmente hemos decidido, ante el compromiso asumido en las Malvinas que todos estos destructores y fragatas deben ser retenidos todavía por algún tiempo en la Flota. También hemos tomado medidas para que continúen en servicio los buques a fin de compensar las pérdidas sufridas en las batallas, y hacia el primero de abril de 1983 y 1984 se contarán con unas 55 unidades en la primera línea.

f. Proveer de defensa de punto a los portaaviones HMS Invincible y Ark Royal, a los buques de asalto HMS Intrepid y Fearless, al destructor HMS Bristol y a todos los destructores tipo 42.

g. Además de reemplazar a todas las unidades perdidas en combate se adquirirán siete aviones Sea Harrier y seis helicópteros AS Sea King, como se anunció en julio.

h. La adquisición de un radar Searchwater y los equipos de aviónica afines para los helicópteros Sea King a fin de equipar a cada uno de los portaaviones en servicio con una capacidad orgánica AEW.

i. Ante los índices de consumo registrados durante la campaña de las Malvinas, tanto de munición como de otros suministros, estamos considerando las proporciones y cómo deben estar compuestas las existencias de guerra que deben apoyar las operaciones fuera de la zona de la OTAN, y su relación con las existencias de guerra para la OTAN. Nos proponemos aumentar substancialmente la cantidad y el alcance de estas existencias a un costo de al menos £ 10 millones. Se están obteniendo cantidades adicionales de munición y de otros equipos para contar con ellos en las Islas Malvinas.

312. Como se indicó en la Parte 7, se realizarán varios otros perfeccionamientos tras la experiencia de la campaña de las Malvinas. Muchos de estos, por ejemplo, la obtención de sistemas radar más modernos para nuestros buques, equipos extra para la visión nocturna destinados al Ejército y el arma que impide el uso de las pistas de aterrizaje JP 233 para la Real Fuerza Aérea, ya están previstos en nuestros próximos programas; otros no. El alcance de otros perfeccionamientos en nuestras fuerzas se determinará de acuerdo a los recursos disponibles al calcularse los costos anuales normales en el programa de defensa en general, que se completará a principios de 1983.

112

CONCLUSION

313. Las numerosas enseñanzas útiles que nos ha dejado la Campaña de las Malvinas, que están descriptas con algunos detalles en este Libro Blanco, no invalidan la política que hemos adoptado tras el análisis del programa de defensa del año pasado. La Unión Soviética -sus políticas y sus capacidades militares- continúa presentando la principal amenaza para la seguridad del Reino Unido y al asignar nuestros recursos debemos considerar prioridad uno nuestra respuesta a esta amenaza. Tras la Campaña de las Malvinas, no destinaremos substancialmente más recursos a la defensa de lo que se había planificado anteriormente. Al realizar las asignaciones, tomaremos medidas que refuercen nuestra capacidad de defensa en general y que aumenten la flexibilidad, movilidad y estado de preparación para la acción de las tres Fuerzas Armadas a fin de llevar a cabo operaciones en apoyo de la OTAN, y en otras regiones.

314. Sobre todo, el éxito de la Campaña de las Malvinas demostró en forma concluyente la extraordinaria calidad y eficiencia de los militares británicos. También demostró el rol crucial que puede desempeñar la Marina Mercante, los civiles en los buques Auxiliares de la Flota, en los astilleros y en otras partes, y la industria británica, todos los cuales brindaron generosamente

su apoyo a la fuerza de tareas y se mostraron incansables. Se probó la calidad y la confiabilidad de gran parte de los equipos de las Fuerzas Armadas así como la inventiva y la capacidad de improvisación de los integrantes de las Fuerzas Armadas, establecimientos de defensa, y de la industria británica. Finalmente, la campaña confirmó que los británicos y su gobierno están resueltos a prestar resistencia a la agresión y cuentan con la fortaleza necesaria para soportar reveses y desgracias. Nosotros y nuestros aliados de la OTAN podemos ganar confianza de "esta experiencia", la postura disuasiva de la Alianza de la OTAN en general se ha visto reforzada.

//

ANEXO A

Composición de la Fuerza de Tareas y de los Elementos de Apoyo

1. Buques de la Marina Británica

Numeración	Tipo/Clase	N°	Buque
1.	Submarinos:		
	Flota	5	Conqueror, Courageous, Spartan, Splendid, Valiant.
	Clase Oberon	1	Onyx
2.	Portaaviones AS	1	Invincible
3.	Portaaviones AS/Comando	1	Hermes
4.	Buques de asalto:	2	Fearless, Intrepid
5.	Destructores equipados con Misiles guiados:		
	Clase Country	2	Antrim, Glamorgan
	Tipo 82	1	Bristol
	Tipo 42	5	Cardiff, Coventry, Exeter, Glasgow, Sheffield.
6.	Fragatas, propósitos generales:		
	Clase Leander	4	Andromeda, Argonaut, Minerva, Penelope.
	Clase Rothesay	2	Plymouth, Yarmouth

Numeración	Tipo/Clase	N°	Buque
	Tipo 21	7	Active, Alacrity, Ambuscade, Antelope, Ardent, Arrow, Avenger
	Tipo 22	22	Brillant, Broadsword
7.	Patrullero de alta mar:		
	Clase Castle	2	Dumbarton Castle, Leeds Castle.
8.	Contra-medidas de minas:		
	Pesqueros de arrastre de alta mar, artillados (1)	5	Cordella, Farnella, Junella, Northella Pict.
9.	Buque de patrullaje para hielos	1	Endurance
10.	Buques de relevamiento: (2)	3	Hecla, Herald, Hydra.

(1) Requisados de la Marina Mercante, tripulados y al mando del personal de la Marina Británica.

(2) Utilizados como buques ambulancia.

2. Escuadrillas de la Aviación Naval de la Flota

Numeración	Escuadrilla	Aviones	Embarcados en:
1.	737	Wessex Mk 3	Destructores Clase County
2.	800	Sea Harrier	Hermes
3.	801	Sea Harrier	Invincible
4.	809	Sea Harrier	Hermes, Invincible
5.	899	Sea Harrier	Hermes, Invincible
6.	815	Lynx Mk 2	Invincible, Hermes, Destructores Tipo 42, Clase Leander, Tipo 21 (excepto Active) y fragatas Tipo 22.
7.	820	Sea King Mk 5	Invincible
8.	824	Sea King Mk 2	Fort Grange, Olmeda.
9.	825	Sea King Mk 2	Atlantic Causeway, QE2
10.	826	Sea King Mk 5	Hermes, Fort Austin
11.	829	Wasp	Active, Endurance, Plymouth, Yarmouth, buques de relevamiento, Contender Bezant.
12.	845	Wessex Mk 5	Invincible, Fort Austin, Intrepid, Resource, Tidepool, Tidespring.
13.	846	Sea King Mk 4	Hermes, Fearless,

Numeración	Escuadrilla	Aviones	Embarcados en:
			Intrepid. Canberra, Elk.
14.	847	Wessex Mk 5	Engadine, Atlantic Causeway.
15	848	Wessex Mk 5	Olna, Regent, Atlantic Conveyor.

3. Buques del Servicio Auxiliar Marítimo

Numeración	Tipo/Clase	Nº	Buque
1.	Buque de amarre y salvataje	1	Goosander
2.	Remolcador	1	Typhoon

4. Buques Auxiliares de la Flota

Numeración	Tipo/Clase	N°	Buque
1.	Buques cisterna de la Flota grandes:	4	Olmeda, Olna, Tidepool Tidespring.
2.	Buques cisterna pequeños:	1	Blue Rover
3.	Buques cisterna de Apoyo:	5	Appleleaf, Bayleaf, Brambleleaf, Pearleaf, Plumleaf.
4.	Buques de Reabastecimiento de la Flota:	4	Fort Austin, Fort Crange, Resource, Regent.
5.	Buque de apoyo para transporte de pertrechos:	1	Stromness
6.	Buque de Apoyo, Helicópteros:	1	Engadine
7.	Buques de Desembarco, Logística:	6	Sir Bedivere, Sir Galahad, Sir Geraint, Sir Lancelot, Sir Persivale, Sir Tristram.

5. Buques Requisados de la Marina Mercante

Numeración	Buque	Numeración	Buque
Buques de pasajeros			
1.	SS Canberra	16.	MV G A Walker
2.	RMS Queen Elizabeth II	17.	MV Scottish Eagle
3.	SS Uganda	18.	MV Shell Eburna
		Buques Roll-on Roll-off, Carga general	
Buques Cisterna			
4.	MV Alvega	19.	SS Atlantic Causeway
5.	MV Anco Charger	20.	SS Atlantic Conveyor
6.	MV Balder London	21.	MV Baltic Ferry
7.	MV British Avon	22.	MV Contender Bezant
8.	MV British Dart		
9.	MV British Esk	23.	MV Elk
10.	MV British Tamar	24.	MV Europic Ferry
11.	MV British Tay	25.	MV Nordic Ferry
12.	MV British Test	26.	MV Tor Caledonia
13.	MV British Trent	**Buque Container**	
14.	MV British Wye	27.	MV Astronomer
15.	MV Fort Toronto		

Numeración	Buque	Numeración	Buque
Buques de pasajeros/ Carga general		**Remolcadores**	
28.	MV Norland	42.	MT Irishman
29.	TEV Rangatira	43.	MT Salvageman
30.	MV Saint Edmund	44.	MT Yorkshireman
31.	RMS Saint Helena	**Buques cableros**	
Buques de carga general		45.	CS Iris
32.	MV Avelona Star		
33.	MV Ceesport		
34.	MV Laertes		
35.	MV Lycaon		
36.	MV Saxonia		
37.	MV Strathewe		
Buques de apoyo de navegación oceánica			
38.	MV British Enterpr (en la fotocopia está cortado) III.		
39.	MV Stena Inspe (cortado en la fotocopia).		
40.	MV Stena Seaspre (cortado en la fotocopia).		
41.	MV Wimpey Seah (cortado en la fotocopia).		

Nota al pie:

1. Además se requisaron y se utilizaron como buques contra-medidas de minas MV Cordella, Farnella, Junella, Northella y Pict.

6. Infantería de Marina

Numeración
1. Cuartel General de la Brigada Comando 3 y Escuadrón de Comunicaciones de Infantería de Marina.
2. Comando 40 de Infantería de Marina.
3. Comando 42 de Infantería de Marina.
4. Comando 45 de Infantería de Marina.
5. Brigada 3 Comando de Escuadrilla Aérea de Infantería de Marina.
6. El Regimiento Logístico Comando de Infantería de Marina.
7. Escuadra de embarcaciones especiales.
8. Destacamentos de Infantes de Marina (inclusive la tripulación de las embarcaciones de desembarco).
9. Tropa de Defensa Aérea de Infantería de Marina.
10. 1° Escuadrón de Incursiones de Infantería de Marina.
11. Cuadro de Infantería de Marina para la guerra en las zonas montañosas y árticas.
12. Infantes de Marina de la Tropa Y.
13. Las Bandas de las Fuerzas Comando de Infantería de Marina de su Majestad y el Comandante de la 3° Flotilla.
14. Archivo de Campaña de Infantería de Marina.

7. Unidades del Ejército

Numeración	
1.	Dos tropas "The Blues" y "Royals".
2.	4° Regimiento de Artillería de Campaña (menos una batería).
3.	12° Regimiento de Artillería de Defensa Aérea (menos una batería).
4.	29° Regimiento de Comando, Artillería.
5.	Elementos de la Batería 43 de Defensa Aérea, 32° Regimiento de Artillería de Armas Guiadas.
6.	Elementos del 49° Regimiento de Artillería de Campaña.
7.	Elementos del Regimiento de Apoyo de la Real Escuela de Artillería.
8.	Elementos del Regimiento 33 de Ingenieros.
9.	Regimiento de Ingenieros 36 (menos un escuadrón).
10.	Elementos del Regimiento de Ingenieros 38.
11.	Escuadrón de Comando Independiente N° 59, de Ingenieros.
12.	Elementos de la Fuerza de Trabajos y Obras Militares.
13.	Elementos del Regimiento 2, postal y correos, ingenieros.
14.	Elementos del 14° Regimiento de Comunicaciones.
15.	Elementos del 30° Regimiento de Comunicaciones.

Numeración	
16.	Cuartel General de la 5° Brigada de Infantería y Escuadrón de Comunicaciones.
17.	Elementos de la Tropa de Comunicaciones 602.
18.	2° Batallón de Guardias Escoceses.
19.	1° Batallón de Guardias Galeses.
20.	1° Batallón del 7° grupo de fusileros Gurka del Duque de Edimburgo.
21.	2° Batallón del Regimiento de Paracaidistas.
22.	3° Batallón del Regimiento de Paracaidistas.
23.	Elementos del 22° Regimiento de Servicio Aéreo Especial.
24.	Escuadrilla Aérea 656 del Ejército.
25.	Elementos del Regimiento 17 de Transporte y Puertos.
26.	Elementos del Regimiento 29 de Transporte y Desplazamientos.
27.	Elementos del Escuadrón 47 de Transporte Aéreo.
28.	Cuerpo de Transporte de Tropas 407.
29.	Elementos de la Unidad de Apoyo Conjunto de Helicópteros.
30.	Cuerpo de Sanidad de Campaña del Ejército N° 16 con Servicio de Ambulancias.
31.	Elementos del Cuerpo de Sanidad de Campaña con servicio de Ambulancias N° 19.

11

Numeración	
32.	Elementos del Batallón de material de guerra, del Cuerpo de material de guerra del ejército.
33.	Compañía 81, del Cuerpo de material de guerra.
34.	Taller de Campaña N° 10, con Ingenieros especializados en mecánica y electricidad.
35.	Elementos del Taller de Aviación N° 70, ingenieros mecánicos y electricistas.
36.	Elementos de la Compañía N° 160 de Policía Militar.
37.	Cuerpo destinado a los pagos de Campaña N° 6.
38.	Grupo de Control Aéreo Táctico 601 (Control Aéreo de Avanzada).
39.	Grupo de Control Aéreo Táctico 602 (Control Aéreo de Avanzada).
40.	Grupo de Control Aéreo 603 (Control Aéreo de Avanzada).

8. Unidades de la Fuerza Aérea

Numeración	Escuadrillas	Aviones
1.	1 Escuadrilla (F) (1)	Harrier GR3
	Destacamentos de:	
2.	Escuadrilla 10	VC 10 C Mk1
3.	Escuadrilla 18	Chinook HC Mk1
4.	Escuadrilla 24	Hércules C Mk1
5.	Escuadrilla 30	Hércules C Mk1
6.	Escuadrilla 47	Hércules C Mk1
7.	Escuadrilla 70	Hércules C Mk1
8.	Escuadrilla 29	Phantom FGR2
9.	Escuadrilla 42	Nimrod Mk1
10.	Escuadrilla 44	Vulcan B2
11.	Escuadrilla 50	Vulcan B2
12.	Escuadrilla 101	Vulcan B2
13.	Escuadrilla 55	Victor K2
14.	Escuadrilla 57	Victor K2
15.	Escuadrilla 120	Nimrod Mk2
16.	Escuadrilla 201	Nimrod Mk2
17.	Escuadrilla 206	Nimrod Mk2
18.	Escuadrilla 202	Sea King de Búsqueda y Salvataje

Numeración	Escuadrillas	Aviones
	Regimiento de la Fuerza Aérea	Descripción
19.	3 (Regimiento)	Unidad de Central de Operaciones Aéreas.
20.	15 (Regimiento)	Escuadrón de Campaña.
21.	63 (Regimiento)	Escuadrón (Rapier).
	Otras unidades	
22.	Sección Comunicaciones Tácticas.	
23.	Sección Suministros Tácticos.	
24.	Equipo de Material de Guerra Explosivo.	

Nota (1) embarcados en el HMS Hermes y en tierra.

ANEXO B

Performance de los Sistemas de Armas Contra Aviones Enemigos.

Numeración	Sistema de Armas	Aviones Destruidos Confirmado	(1) Probables
1.	Sea Harrier con Misil Sidewinder AIM 9L	16	1
2.	Sea Harrier con Cañón Aden de 30 mm.	4	2
3.	Sea Wolf	5	-
4.	Sea Dart	8	-
5.	Sea Cat	8	2
6.	Rapier	14	6
7.	Blowpipe	9	2
8.	Stinger	1	-
9.	Otros (2)	7	1
	Total (3)	72	14

19 A4 B/C
11 MV
2 M3
1 C130
1 Canc
2 MK62 — Tiem. Elect.
(24) Pucara — 30/9/87

11

Nota:

(1) Hablamos de destrucción probable cuando existen motivos razonables para creer que un avión fue destruido, pero las pruebas son insuficientes como para confirmar el hecho.

(2) Otros abarca: cañón de 4.5", 20 mm, 40/60 mm Bofors, Rarden Cannon y armas pequeñas.

(3) Se estima que fueron destruidos en total unos 117 aviones argentinos (incluyendo los probables y los destruidos en tierra). En este total figuran: 45 Skyhawk A4, 27 Mirage, 21 Pucara, 4 Mentor, 3 Aermacchi, 3 Canberra, 2 Skyvan, 1 Hércules C130, 1 Jet Lear, 6 Puma, 2 Beil Huey y 2 Chinook (los últimos tres tipos de unidades nombradas son helicópteros).

19 2
2
(13)

11

ANEXO C

Buques y aviones perdidos

Buques

Numeración	Fecha	Buque
1.	4 de mayo	HMS Sheffield
2.	21 de mayo	HMS Ardent
3.	23 de mayo	HMS Antelope
4.	25 de mayo	HMS Coventry
5.	25 de mayo	Atlantic Conveyor
6.	8 de junio	RFA Sir Galahad 8 SIR TRISTRAM
7.	7 " "	PLYMOUTH
9.	12 "	GLAMORGAN
10:	25 MAY	Broadsword (se hunde JUN.)

Aviones

Perdidos debido al fuego del enemigo

Numeración	Fecha	Tipo de avión	Fuerza a la que pertenecían
1.	4 de mayo	Sea Harrier	Marina
2.	21 de mayo	Lynx (1)	Marina
3.	21 de mayo	2 Gazelle (3)	Marina
4.	21 de mayo	Harrier GR3	Fuerza Aérea
5.	25 de mayo	6 Wessex 5 (2)	Marina
6.	25 de mayo	Lynx (2)	Marina
7.	25 de mayo	3 Chinook (2)	Fuerza Aérea
8.	25 de mayo	Lynx (3)	Marina
9.	27 de mayo	Harrier GR3	Fuerza Aérea
10.	28 de mayo	Scout	Marina
11.	30 de mayo	Harrier GR3	Fuerza Aérea
12.	2 de junio	Sea Harrier	Marina
13.	6 de junio	Gazelle	Ejército
14.	12 de junio	Wessex 3 (4)	Marina

Harrier/Stramer 10 10
Linx 3
Gazelle 3 } 24
9
Wessex 3
Chinook 1 } 11 (34)
Scout 5

Otras pérdidas

Numeración	Fecha	Tipo de Avión	Fuerza a la que pertenecían
1.	22 de abril	2 Wessex 5	Marina
2.	23 de abril	Sea King Mk 4	Marina
3.	6 de mayo	2 Sea Harrier	Marina
4.	12 de mayo	Sea King Mk 5	Marina
5.	18 de mayo	Sea King Mk 5	Marina
6.	19 de mayo	Sea King Mk 4	Marina
7.	20 de mayo	Sea King Mk 4	Marina
8.	24 de mayo	Sea Harrier	Marina
9.	29 de mayo	Sea Harrier	Marina
10.	8 de junio	Harrier GR 3	Fuerza Aérea

Notas:

(1) Perdido durante el ataque con bombas al HMS Ardent.

(2) Perdido en el Atlantic Conveyor.

(3) Perdido al hundirse HMS Coventry.

(4) Perdido durante el ataque con misiles al HMS Glamorgan.

135